

# Mobiliteitsplan Openbaar vervoer

*Definitief*



# Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Positie van Oss
3. Bestaand beleid
4. Gebruik van het openbaar vervoer
5. Uitwerking van de beleidsvisie
6. Conclusie
7. Vervolg

## Bijlagen :

- I Ontwikkelingsplan OV regio Oss, 12 februari 2010
- II Variantenstudie stadslijn Oss, 1 juli 2010
- III Advies ROB op variantenstudie, 22 juli 2010

## 1. Inleiding:

Om de balans tussen de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te bereiken is in de mobiliteitsvisie 2009 vastgelegd dat de gemeente Oss het gebruik van het openbaar vervoer wil stimuleren. Het doel hiervan is om een goed alternatief te bieden voor het autobruik. Om dit te bereiken zullen forse inspanningen nodig zijn, die de gemeente Oss alleen kan realiseren in samenwerking met andere partijen. Het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split zou moeten stijgen van 3% in 2006 naar 5% in 2020.

Wát we willen doen om het openbaar vervoer te bevorderen staat in onderstaand deelplan omschreven.

Daarbij komen achtereenvolgens aan de orde: de positie van de gemeente Oss in markt van het openbaar vervoer, het bestaande beleid, het gebruik en de keten van verplaatsingen. Vervolgens is een nadere studie naar de mogelijkheden van de stadslijnen omschreven, twee vernieuwende initiatieven komen aan de orde en wordt omschreven hoe het vervolg zal gaan.

## 2. Positie van Oss:

Omdat het van belang is voor de status van de besluitvorming komt de positie van de gemeente in de verschillende onderdelen van het openbaar vervoer allereerst aan bod. De gemeente Oss heeft een uitgebreid stelsel van openbaar vervoer: trein, streekbus, stadsbus, buurtbus, taxi, regiotaxi en treintaxi. Uitzonderd de regiotaxi vallen alle andere soorten van openbaar vervoer onder een andere verantwoordelijkheid dan die van de gemeente: trein en treintaxi onder Prorail, streek- en stadsvervoer en buurtbus onder de Provincie en taxi's onder particulier initiatief met overheidsvergunning. Dat wil zeggen dat de gemeente alleen over de regiotaxi "iets te zeggen heeft".

## 3. Bestaand beleid:

Het bestaande beleid over openbaar busvervoer is verwoord door de Provincie en mondt uit in het "Basisvoorzieningsniveau" voor de gehele provincie. Het basisvoorzieningsniveau is een omschrijving van de minimaal vereiste dienstregeling in termen van venstertijden (= de uren van de dag waarop het openbaar vervoer rijdt) en frequenties en maximale afstanden tot de haltes. De Provincie heeft dit vastgesteld voor het grondgebied van de gehele provincie om op deze manier objectief een voorzieningsniveau te kunnen vaststellen. Het openbaar busvervoer in Oss voldoet niet geheel aan het basisvoorzieningsniveau: Het is vooral de westkant van de stad die te ver van de haltes af ligt om te voldoen aan de eis van de maximale loopafstand van 350 meter naar de haltes. Venstertijden en frequenties van de verschillende dagdelen voldoen wel. In de visie van de provincie, die op dit moment ontwikkeld wordt, staat de stadsdienst wel onder druk. De kosten / opbrengstenverhouding is dermate laag dat maatregelen voor de hand liggen. Wat dat betekent is op dit moment nog niet bekend.

## 4. Gebruik van het openbaar vervoer:

Het openbaar vervoer in Oss heeft vooral een functie in de regionale mobiliteit. Dit blijkt ook uit het huidige gebruik. De stations in Oss verwerken 10.500 in/uitstappers per werkdag, de streeklijnen 5.000 in/uitstappers per werkdag en de stadsdienst 275 in/uitstappers per werkdag. De stadsdienst vervult nauwelijks een rol bij de interne verplaatsingen binnen Oss. Het zijn vooral mensen die voor hun vervoer aangewezen zijn op het openbaar vervoer omdat ze óf niet in staat zijn om te fietsen óf geen beschikking hebben over een auto.

Om het gebruik van de stadsdienst te stimuleren zijn er in het verleden diverse experimenten geweest.

- MTI: stadsdienst met vrijere routes, halteren bij hand opsteken, en een sterk uitgebreide dienstregeling t.o.v. de periode daarvoor. Dit leverde meer reizigers per dag op (ong. 500 tegenover 275 in de huidige dienstregeling), maar de kostenopbrengsten verhouding van het stadsvervoer verbeterde niet. Dit was een beleidsuitgangspunt van de Provincie.
- Buslijn naar Berghem: een experiment met een buslijn naar Berghem leverde weinig passagiers op: exacte cijfers hiervan zijn niet bekend.
- Lagere tarieven: Brabant-breed lagere tarieven voor bepaalde doelgroepen en een dienstregeling met meer ritten in de avond en op zon- en feestdagen in het kader van het basisvoorzieningsniveau leverde wel meer ritten op van hen die altijd al met de bus gingen, maar geen nieuwe reizigers, wat de doelstelling was van de Provincie.

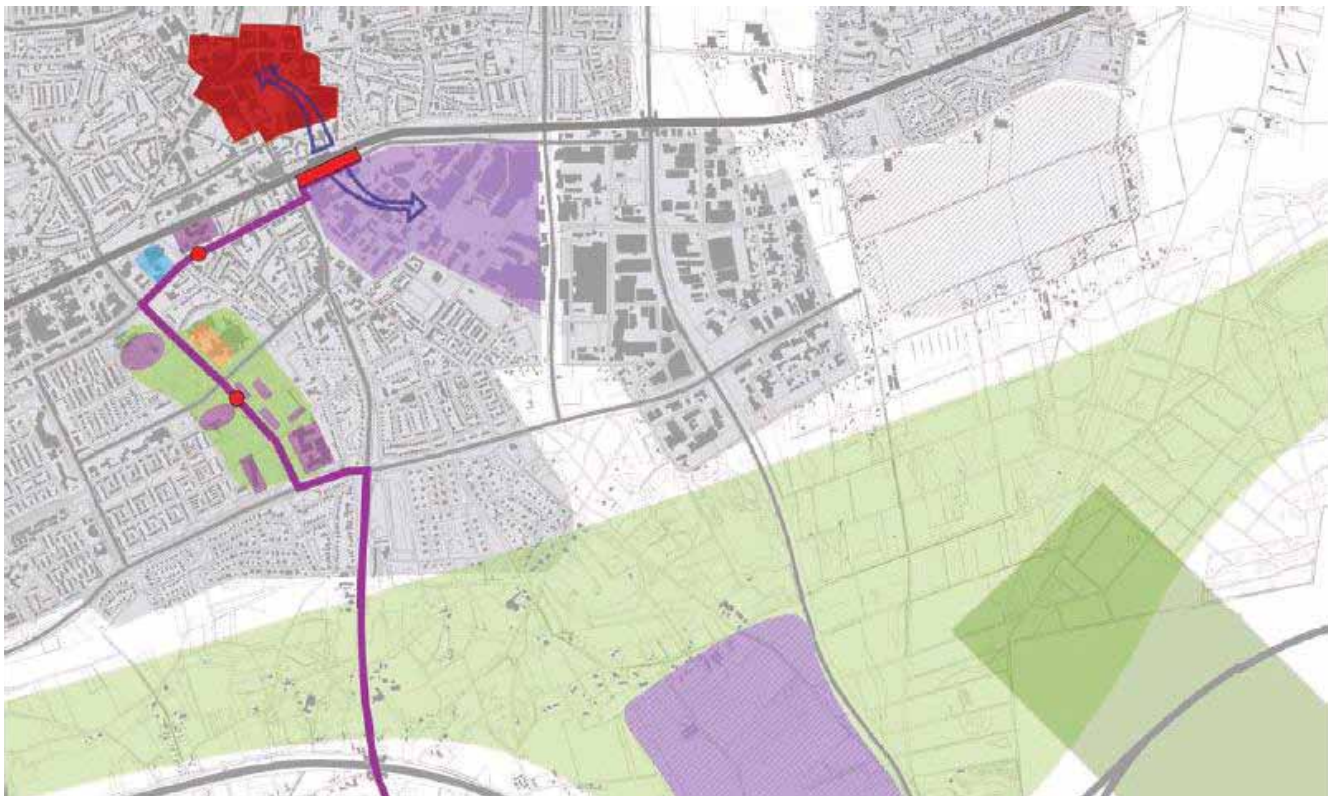
Steeds blijkt dat het aantal reizigers laag, doch constant is. Dat zou kunnen duiden op een min of meer vaste groep van "captives", mensen die voor hun vervoer aangewezen zijn op het openbaar vervoer omdat ze óf niet in staat zijn om te fietsen óf geen beschikking hebben over een auto. Onderzoek naar de behoefte aan stadsvervoer is nooit gedaan. Niet bekend is of "de Ossenaar" behoefte heeft aan buslijnen en zo ja, waar en hoe vaak die buslijnen zouden moeten rijden.

De buurtbussen, onder verantwoordelijkheid van de provincie en met de streekvervoerder als regisseur en de buurtbusvereniging als uitvoerend orgaan, voorzien in een constante behoefte van reizigers met vooral sociaal-recreatief motief.



## 5. Uitwerking van de beleidsvisie:

Om te bezien of er mogelijkheden liggen voor een versterkte rol van het openbaar vervoer in de lokale mobiliteit zijn er, samen met de provincie, twee studies verricht naar de verbetering van de stadlijnen. Een eerste studie, uit 2008, is een quick scan geweest, die begint met een korte analyse van de huidige situatie. Daarbij werd aangesloten bij de inmiddels ontwikkelde visie op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) tussen Oss en Eindhoven, via Uden en Veghel. Dit HOV zal bestaan uit vrijliggende busbanen van 7 meter breed, kwalitatief zeer hoogwaardige haltes en eindstations, comfortabele bussen en een hoge rijsnelheid. Gebiedsontwikkeling rondom de haltes zal vorm krijgen en voortdurende communicatie zal ondersteunen.



Route HOV lijn: Realisatieplan HOV, juni 2010



HOV baan in middenligging



Dwarsprofiel HOV baan

Met de beleidsvisie als uitgangspunt kwamen uit dit onderzoek aanbevelingen om te komen tot een robuuster netwerk van openbaar vervoer.

1. Sluit enthousiast aan bij de HOV-plannen van de provincie. Dit kan een dubbele busbaan over de Nieuwe Hescheweg – Osseweg betekenen of een lightrailverbinding naar Uden-Veghel. (Inmiddels is besloten de route te verleggen naar: Gasstraat – Weth. Van Eschstraat – Euterpelaan – Saal van Zwanenbergsingel – Julianasingel – Nieuwe Hescheweg).
2. Breng onderscheid aan in doelgroepen en koppel de lijnvoering daaraan. Het lijnennet wordt opgedeeld in een serviceliner die alle bestemmingen voor ouderen aandoet en twee strakkere stadslijnen die meer gericht zijn op de (jongere) keuzereizigers.
3. Realiseer een hogere frequentie op de 2 stadslijnen. In de spits een kwartiersfrequentie. In het dal een halfuursfrequentie.
4. Maak betere voorzieningen. Geef meer uitstraling aan de haltes. Breng de toegankelijkheid op orde. Realiseer DRIS (Dynamisch Reis Informatie Systeem) op alle haltes. Maak het OV-systeem duidelijker. Bewegwijzer de haltes.
5. Zet uitgekende marketing in gericht op de doelgroepen ('hurry's' en 'no hurry's')<sup>1</sup>. Geef bekendheid aan de verbeteringen. Voer promotie acties. Geef dagkaarten weg.

Om nog concreter een aanbeveling te kunnen doen voor een beter stadsvervoer is nadien een vervolgstudie gedaan naar een nieuw lijnennet inclusief venstertijden en frequenties. Meer dan in de eerste studie speelde de kosten – opbrengstenverhouding een rol in de samenstelling van het lijnennet. Bovendien is rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van Oss west. De trein, als blijvende hoofddrager van het openbaar vervoer in Oss, krijgt bij die ontwikkeling een nieuw, naar het westen verplaatst, station Oss west. Uit die studie kwam het volgende lijnennet:

- een stadslijn vanaf het NS-station, door Oss Zuid, Ruwaard naar Hesch toe,
- een ringlijn door het centrum, Ussen, Mikkeldonk, Mettegeupel en Krinkelhoek,
- handhaving van bestaande streeklijnen en buurtbuslijnen,
- aansluiten bij de ontwikkelingen van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Uitgegaan is van 4 NS-stations in de gemeente: het naar het westen verplaatste station Oss west, Oss centraal station, een nieuw station Berghem en het bestaande station Ravenstein. Daarbij is uitgegaan van geleidelijke realisatie van de HOV-lijn.

De beide studies zijn als bijlagen opgenomen. Uit deze studies werd geconcludeerd dat er (te) weinig verbetering was ten aanzien van de kostendekingsgraad en het voorzieningenniveau zou fors lager



2 nieuwe stadslijnen Oss: lijnennetstudie Oss, oktober 2009

worden. Daarom worden nog meer mogelijkheden onderzocht om op een betaalbare wijze tot een betere ontsluiting per openbaar vervoer te komen:

Buurtbus in de wijk:

Wat in de studie niet is onderzocht maar wat wel in contacten met de provincie aan de orde is gekomen dat zijn de ideeën over “de buurtbus in de wijk” en “de deelauto”.

De buurtbus in de wijk is een bus die, net als de bestaande buurtbussen, gereden wordt door onbetaalde vrijwilligers die als vereniging verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van de buurtbus. De gemeente Tilburg heeft daar goede ervaringen mee hoewel de opstartfase met werving en selectie van chauffeurs lang heeft geduurd: ongeveer 2 jaar.



Buurtbus

<sup>1</sup> *Hurry's willen zich graag snel en eenvoudig verplaatsen (forenzen, zakelijke reizigers, scholieren). No-hurry's hechten waarde aan toegankelijkheid, betrouwbaarheid en lage kosten (sociaal-recreatief, senioren)*



Deelauto: •

De deelauto is weliswaar geen vorm van openbaar vervoer maar het kan wel een middel zijn om mensen die op enig moment niet over een auto beschikken aan vervoer te helpen. Daarmee zou het (tweede) autobezit gereduceerd kunnen worden en zou de behoefte aan parkeerplaatsen kunnen afnemen. Deelauto is een systeem van een leenauto die ergens in de wijk gestald staat en die door iedereen die aangemeld is bij het systeem, tegen betaling kan gebruiken. Vooraf aanmelden is noodzakelijk, reserveringen zijn mogelijk. Het systeem bestaat al onder verschillende namen, b.v. Greenwheels, in diverse steden.



*Greenwheels*

## 6. Conclusie:

De stadsdienst levert een kleine bijdrage aan het aandeel openbaar vervoer in Oss. Het aantal instappers per dag is erg laag. De provincie streeft naar een betere kosten-opbrengsten verhouding. De onderzoeken die tot nu toe zijn uitgevoerd geven geen oplossing voor een verbetering van de stadsdienst. De stadsdienst vervult echter wel een belangrijke rol voor de kleine groep van mensen die aangewezen zijn op het openbaar vervoer. Het is van belang dat de stadsdienst deze rol kan blijven vervullen.

Momenteel worden alternatieven mogelijkheden onderzocht.

## 7. Vervolg:

Na vaststelling van de mobiliteitsstudie gaat de gemeente verder met de ontwikkeling van het stadslijnnet, samen met de provincie. Het advies van het Reizigersoverleg Brabant (ROB) zal daar ook bij betrokken worden.

Uitgangspunten zijn:

1. het treinvervoer is en blijft de hoofddrager van het openbaar vervoer voor Oss. De busdiensten leveren het voor- en natransport voor de trein en zorgen verder voor het gevraagde sociale vervoer.
2. voldoen aan het basisvoorzieningsniveau: een halfuursbediening met minimaal het niveau van de dienstregeling 2010, waarbij elk adres in de stad op een maximale afstand van 350 meter van een halte ligt.
3. Verhoging kostendekkingsgraad.
4. Handhaving van alle huidige buurtbussen.
5. Start van de HOV-lijn in 2015 met vastgestelde lijnvoering, adequate haltes, prioriteit bij verkeersregelininstallaties en een eindhalte aan de zuidzijde van het NS-station Oss centraal volgens het voorgeschreven inrichtingsniveau. Ontwikkeling van het eindconcept van HOV tussen 2015 en 2028.
6. Rekening houden met de ontwikkeling van de woningbouw in Oss-west.
7. Toegankelijkheid volgens vastgestelde normen op alle haltes van de bussen in Oss.
8. Experiment van de buurtbus in de wijk naar Tilburgs voorbeeld.
9. Experiment van een deelauto in een wijk van Oss.
10. Overleg met de NS over aanleg van NS-station Berghem bij voltooiing van woningbouw in Piekenhoef en verplaatsing van station Oss west bij ontwikkeling van woningbouw in Oss west.

# Bijlage I

# Ontwikkelingsplan OV regio Oss (van 2028 terug naar 2011)





Keypoint Consultancy bv  
Institutenweg 32  
7521 PK Enschede  
www.keypoint.eu

Tel. 053 482 57 00  
Fax 053 482 57 29  
info@keypoint.eu

Opdrachtgever:	Gemeente Oss
Titel rapport:	Ontwikkelingsplan OV regio Oss
Versie:	5
Status:	Definitief
Projectleider:	C.E. Bakker
Datum:	12 februari 2010

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



## Inhoudsopgave

1	Aanleiding.....	2
1.1	Aanbevelingen Quick Scan (2008).....	2
1.2	Verdiepingsslag.....	3
1.3	Leeswijzer.....	4
2	Ambitie en doel.....	5
2.1	Ambitie 2028.....	5
2.2	Doel.....	5
3	Werkwijze.....	6
3.1	Aanpak.....	6
3.2	Schematische werkwijze.....	6
3.3	Toelichting op de werkwijze.....	7
4	Mobiliteitsvisie, Provinciale OV-visie en huidige situatie.....	8
4.1	Verbinding OV met de mobiliteitsvisie.....	8
4.2	Basisvoorzieningenniveau.....	8
4.3	Provinciale OV-visie.....	8
4.4	Huidige situatie.....	8
5	Het eindbeeld voor 2028.....	10
5.1	Bouwstenen visieontwikkeling.....	10
5.2	Visie (regionaal) treinverkeer 2028.....	11
5.3	Visie aansluiting HOV-netwerk.....	12
6	Varianten Stadsdienst.....	14
6.1	Principiële keuzes.....	14
6.2	Beschrijving variant Toegankelijk en Comfortabel.....	14
6.3	Beschrijving variant Snel en Vaak.....	16
7	Feedback en draagvlak.....	18
7.1	Inleiding.....	18
7.2	Stadsregio Arnhem – Nijmegen.....	18
7.3	Reizigersoverleg Noord Brabant.....	18
7.4	Arriva.....	18
7.5	Bedrijfsleven.....	19
7.6	Onderwijsinstellingen.....	19
8	Multicriteria analyse en fasering.....	20
8.1	Criteria.....	20
8.2	Resultaat analyse.....	21
8.3	Aangepaste variant Snel en Vaak+.....	21
9	Conclusies en aanbevelingen.....	24
9.1	Conclusies.....	24
9.2	Aanbevelingen.....	27



Bijlage 1 - Gesprek SRAN .....	28
Bijlage 2 - Gesprek reizigersoverleg .....	29
Bijlage 3 - Gesprek Arriva .....	31
Bijlage 4 - Overleg bedrijfsleven .....	32
Bijlage 5 – Gesprek onderwijsinstellingen .....	33
Bijlage 6 - Dienstregelingstabellen .....	34
Bijlage 7- Overzicht kosten en opbrengsten .....	37
Bijlage 8 - Aansluitschema's .....	38



## 1 Aanleiding

De gemeente Oss is bezig met de uitwerking van haar mobiliteitsvisie voor het jaar 2020. Een van de onderdelen betreft het openbaar vervoer. Het gaat momenteel niet goed met het openbaar vervoer per bus in de gemeente Oss. De huidige kostendeckingsgraad ligt rond de 5%. In het verleden zijn er al diverse experimenten geweest om de stadsdienst een positieve impuls te geven. Die hebben uiteindelijk niet meer passagiers opgeleverd. Een van de belangrijkste redenen dat het openbaar vervoer niet goed functioneert, is de relatief korte afstanden tot het centrum van Oss (3 km). De fiets is op die afstanden veelal aantrekkelijker dan de stadsbus.

De gemeente en de provincie zoeken nu gezamenlijk naar mogelijkheden om het openbaar vervoer in en rondom Oss meer te integreren en daarmee een duurzaam en levensvatbaar concept te realiseren <sup>1</sup>.

Medio 2008 heeft Keypoint Consultancy in opdracht van de gemeente al een Quick Scan gemaakt van de mogelijkheden om het openbaar vervoer in Oss een rol van betekenis te geven in het totale verkeer en vervoer (Onze Bus d.d. 11 juni 2008).

Als vervolg op deze Quick Scan is Keypoint gevraagd om hier een verbredings- en verdiepingsslag in te maken. Dit geschiedt in opdracht van de gemeente Oss, maar tevens in nauwe samenwerking met de provincie.

### 1.1 Aanbevelingen Quick Scan (2008)

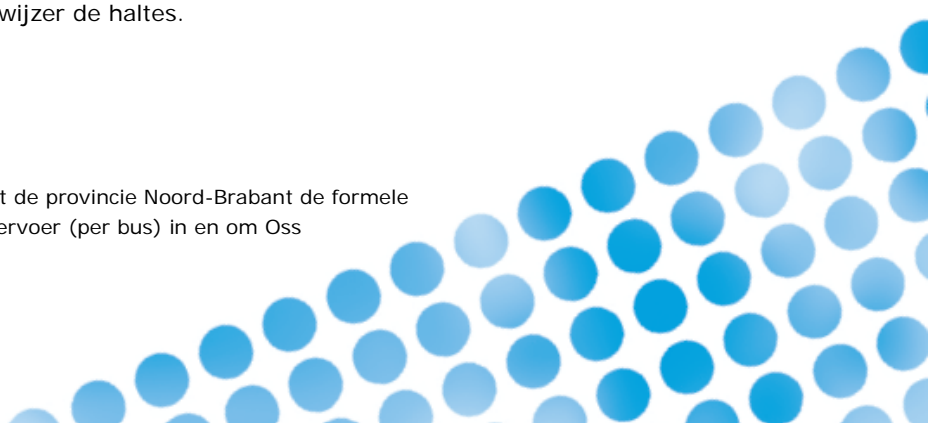
In de Quick Scan wordt aanbevolen het openbaar vervoer in Oss en omgeving in diverse opzichten (veel) aantrekkelijker te maken voor de bestaande passagiers en de keuzereizigers. De stijgende automobilititeit dient te worden aangewend als katalysator voor investeringen in de kwaliteit van het openbaar vervoer.

In het rapport wordt aanbevolen in 5 stappen het openbaar vervoer in Oss aan te pakken:

1. Sluit enthousiast aan bij de HOV-plannen van de provincie. Dit kan een dubbele busbaan over de Nieuwe Hescheweg – Osseweg betekenen of een lightrailverbinding naar Uden-Veghel.
2. Breng onderscheid aan in doelgroepen en koppel de lijnvoering daaraan. Het lijnennet wordt opgedeeld in een serviceliner die alle bestemmingen voor ouderen aandoet en twee strakkere stadslijnen die meer gericht zijn op de (jongere) keuzereizigers.
3. Realiseer een hogere frequentie op de 2 stadslijnen. In de spits een kwartiersfrequentie. In het dal een halfuursfrequentie.
4. Maak betere voorzieningen. Geef meer uitstraling aan de haltes. Breng de toegankelijkheid op orde. Realiseer DRIS (Dynamisch Reis Informatie Systeem) op alle haltes. Maak het OV-systeem duidelijker. Bewegwijzer de haltes.

---

<sup>1</sup> Daarbij dient te worden opgemerkt dat de provincie Noord-Brabant de formele zeggenschap heeft over het openbaar vervoer (per bus) in en om Oss



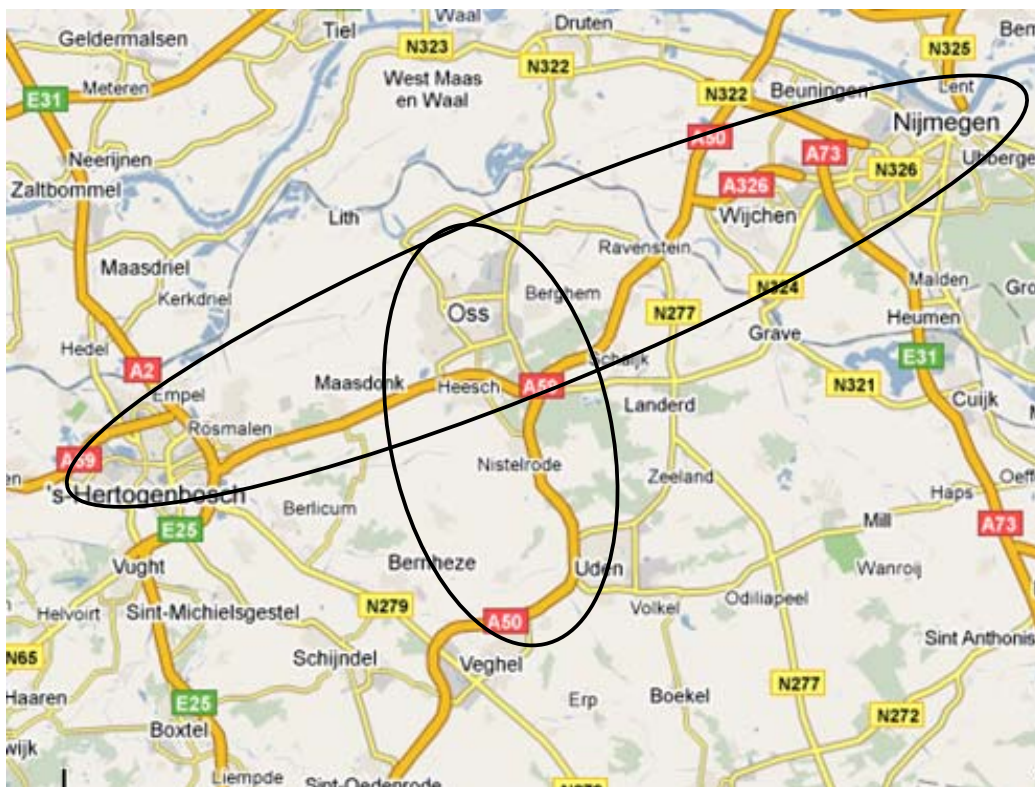


5. Zet uitgekende marketing in gericht op de doelgroepen ('hurry's' en 'no hurry's')<sup>2</sup>. Geef bekendheid aan de verbeteringen. Voer promotie acties. Geef dagkaarten weg.

Deze stappen zijn uitgewerkt tot een mogelijk nieuw lijnennet voor de gemeente Oss met hogere frequenties en ruimere bedieningstijden<sup>3</sup>.

## 1.2 Verdiepingsslag

De gemeente en de provincie hebben Keypoint gevraagd om een verbredings- en verdiepingsslag te maken van de al eerder uitgevoerde Quick Scan. De verbredingsslag komt onder meer tot uiting door het vergroten van het studiegebied en het betrekken van meerdere partijen. De verdieping betreft de haalbaarheid van met name de uitbreiding van het voorzieningenniveau. De rapportage van de verbredings- en verdiepingsslag dient de basis te vormen voor een toekomstvisie van het openbaar vervoer in (en rond) Oss. De tijdschhorizon is gelijkgetrokken met die voor het regionale HOV-netwerk in Noordoost Brabant en ligt in 2028. Op basis van deze visie kan vanaf december 2010 gestructureerd worden gewerkt aan "duurzaam openbaar vervoer".



Figuur 1: Studiegebied OV Oss

<sup>2</sup> Hurry's willen zich graag snel en eenvoudig verplaatsen (forenzen, zakelijke reizigers, scholieren). No-hurry's hechten waarde aan toegankelijkheid, betrouwbaarheid en lage kosten (sociaal-recreatief, senioren)

<sup>3</sup> Recentelijk heeft de provincie besloten de bedieningstijden voor de stadsdienst van lijn 1 en 2 in december 2009 uit te breiden aansluitend bij het provinciaal vastgestelde basisvoorzieningenniveau

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de ambitie van het openbaar vervoer in Oss en het doel van dit onderzoek beschreven. De werkwijze wordt behandeld in hoofdstuk 3. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de beleidsmatige kaders van zowel de provincie als de gemeente. In hoofdstuk 5 wordt een eindbeeld geschetst voor 2028. Hierbij wordt vanuit een hoger abstractieniveau gekeken naar het openbaar vervoer in en rond Oss. Hoofdstuk 6 beschrijft twee mogelijke varianten voor het lokale openbaar vervoer in Oss. Hoofdstuk 7 geeft een overzicht van de meningen van diverse betrokken partijen. Dan volgt in hoofdstuk 8 een Multicriteria analyse voor beide varianten. Hoofdstuk 9 besluit met conclusies en aanbevelingen.



## 2 Ambitie en doel

### 2.1 Ambitie 2028

De ambitie voor het OV in en rond Oss dient aan te sluiten bij de ambitie die de provincie Noord Brabant voor 2028 heeft geformuleerd. Voor Oss is deze als volgt:

OV is onmisbaar voor een duurzame lokale ontwikkeling in de gemeente Oss. De ambitie voor 2028 is daarom: **“een wervend en duurzaam OV-netwerk.”**

*Door aansluiting op de regionale HOV-plannen, een vergroting van de structurerende werking van OV op gebiedsontwikkeling, het realiseren van nieuwe kansrijke lijninfrastructuur en de verknoping van modaliteiten ontstaat er een wervend duurzaam OV-netwerk*

Deze ambitie komt ook tot uiting in de mobiliteitsvisie van de gemeente Oss. Daar wordt gesproken over een uitbreiding van de functie van het openbaar vervoer in de regionale mobiliteit en zo mogelijk ook in de lokale mobiliteit. De gemeente heeft dit geoperationaliseerd door te streven het aandeel van het OV in de modal split te laten stijgen van 3% naar 5%.

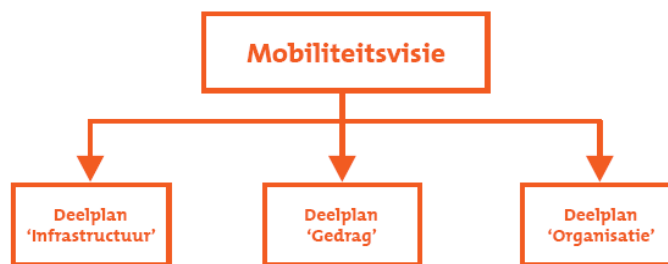
### 2.2 Doel

Dit onderzoek is gebaseerd op de volgende hoofddoelstelling:

Het realiseren van een passend duurzaam openbaar vervoer netwerk voor Oss in 2028 met een 'redelijke (bus)-bezetting'.

In de werkwijze zal vanuit het OV-plan voor 2028 “teruggeprogrammeerd” worden naar het heden. Het praktisch doel is dat vanaf december 2010 gestructureerd gewerkt zal worden aan een bij Oss passend duurzaam openbaar vervoer netwerk. Daarbij wordt in dit onderzoek de focus gelegd op de mogelijke varianten voor de stadsdienst.

Om de doelstelling aan te laten sluiten op de mobiliteitsvisie, is het van belang om de daarin genoemde kernpunten - gedrag, infrastructuur en organisatie - in acht te nemen. De synthese van deze punten zorgt immers voor kansrijke omstandigheden.



Figuur 2: Hoofdelementen mobiliteitsvisie

### 3 Werkwijze

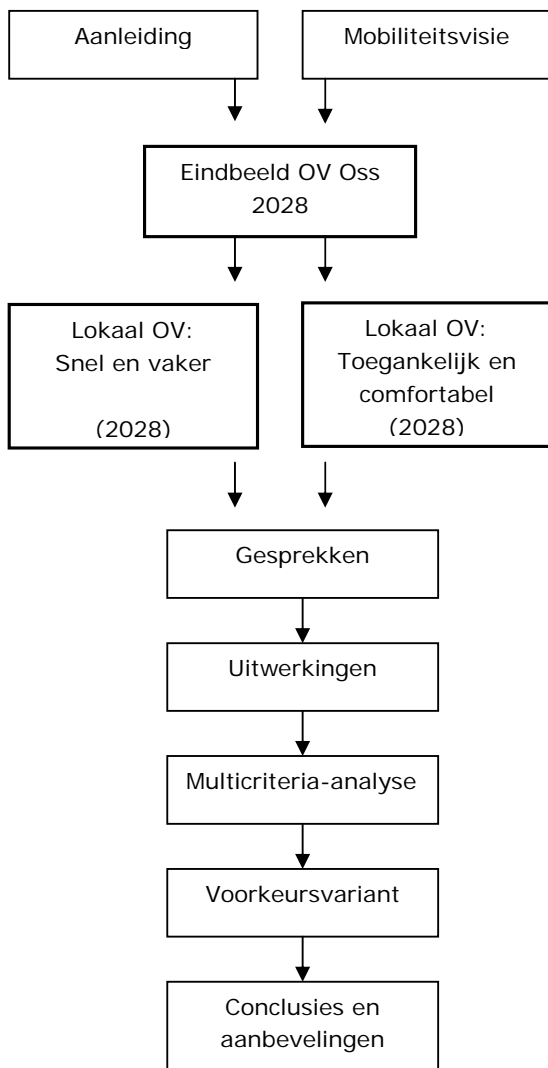
#### 3.1 Aanpak

Door het huidige regionale en lokale OV-netwerk 'los te laten' kan er vanuit diverse invalshoeken naar nieuwe mogelijkheden voor het OV in de toekomst worden gezocht. Daarbij wordt uitdrukkelijk de aansluiting gezocht met de recente visievorming van het HOV in de regio Noordoost Brabant en de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in en rond Oss.

Overleg in een vroegtijdig stadium met verschillende partijen is essentieel om een optimaal en gedragen plan te realiseren. Naast het overleg met overheden, vervoerder(s) en diverse belangenorganisaties is tevens een belangrijke rol weggelegd voor het bedrijfsleven. Zoals gesteld is het de doelstelling van de Provincie Noord Brabant om een duurzaam OV te realiseren met een redelijke bezetting van de (lokale) bussen. Op deze manier zijn de te maken exploitatiekosten te rechtvaardigen. De gemeente en de provincie werken samen om deze doelstelling te realiseren.

#### 3.2 Schematische werkwijze

Onderstaand is schematisch weergegeven welk werkwijze is gevolgd:





### **3.3 Toelichting op de werkwijze**

#### Eindbeeld 2028

Het eindbeeld van 2028 dient inzicht te geven in het OV netwerk in en rond Oss in 2028. Daartoe wordt een integraal beeld van de ruimtelijke ontwikkelingen geschetst en gekoppeld aan een zowel 'structurerend' als 'volgend' OV. Daarbij wordt van een hoog abstractieniveau (nationaal en regionaal OV) teruggewerkt naar het niveau van het lokale openbaar vervoer in Oss zelf.

#### Uitwerking varianten stadsdienst

Vanuit het eindbeeld 2028 worden twee hoofdvarianten voor het interne OV in Oss opgesteld. Deze varianten zijn volgend op het nationale en regionale OV en richten zich op twee verschillende doelgroepen (de hurry's en de no-hurry's).

#### Gesprekken

In dit stadium zijn gesprekken gepland met een aantal partijen om feedback te genereren over het mogelijke eindbeeld en hoe het lokale OV daarin past. Naast de provincie en de gemeente zijn dit:

- Het reizigersoverleg Noord Brabant
- De stadsregio Arnhem- Nijmegen
- Vervoerder Arriva
- Het bedrijfsleven
- De onderwijsinstellingen

#### Multicriteria analyse

Op basis van vooraf opgestelde criteria worden de varianten onderworpen aan een bondige multicriteria analyse. Deze analyse geeft inzicht in welke variant of combinatie van varianten de voorkeur heeft.

#### Voorkeursvariant

De voorkeursvariant wordt beschreven en verder uitgewerkt tot op dienstregeringsniveau. Tevens worden optimalisaties gepleegd. Dit geschiedt mede op basis van de gevoerde gesprekken. De voorkeursvariant dient als blauwdruk voor de wijziging van de dienstregeling in december 2010.

#### Conclusies en aanbevelingen

Tot slot volgen de conclusies en aanbevelingen. Tevens wordt kort beschouwd welke stappen essentieel zijn voor een succesvolle ingreep in het OV-netwerk. Hierop volgend wordt beschreven welke acties en vervolgstappen inhoudelijk en bestuurlijk noodzakelijk zijn.



## 4 Mobiliteitsvisie, Provinciale OV-visie en huidige situatie

### 4.1 Verbinding OV met de mobiliteitsvisie

In de mobiliteitsvisie neemt het openbaar vervoer een prominente positie in. In het kader van het in balans brengen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de gemeente Oss, is een verschuiving van het autogebruik naar fietsen en openbaar vervoer gewenst. Om het reizen per openbaar vervoer te stimuleren is het van belang dat het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto gaat vormen.

### 4.2 Basisvoorzieningenniveau

In het door de provincie vastgestelde basisvoorzieningenniveau (februari 2009) wordt uitgegaan van de volgende punten die effect hebben op het voorzieningenniveau in Oss:

Voor steden met meer dan 50.000 inwoners wordt uitgegaan van een adresdekking van 90% (met loopafstand tot de halte van 350 meter).

Voor steden met meer dan 50.000 inwoners wordt uitgegaan van een frequentie van 2 keer per uur op maandag t/m vrijdag tussen 7:00 en 19:00 uur. Buiten deze tijden dient de frequentie minimaal 1 keer per uur te zijn met een bedieningstijd die tot 23:00 uur doorloopt.

Aangezien Oss meer dan 50.000 inwoners heeft, zijn beide garanties van toepassing op de kern Oss. In deze studie is rekening gehouden met de minimale frequentie en deels met de toepassing van de bedieningstijden. De garantie van een adresdekking van 90% is niet leidend geweest voor deze studie.

### 4.3 Provinciale OV-visie

In de huidige OV-visie 2006-2020 worden een 6-tal ambities opgevoerd:

1. verbeteren bereikbaarheid (OV-aandeel omhoog op congestiegevoelige punten)
2. het in stand houden van de leefbaarheid (handhaven bereikbaarheid ieder adres)
3. verbeteren milieu en leefomgeving
4. vergroten tevredenheid van de reiziger
5. verhogen kosteneffectiviteit (43-45% kostendekkingsgraad)
6. afstemmen OV met ruimtelijke en economische ontwikkelingen

Voor deze studie zijn vooral de punten 2 (handhaven bereikbaarheid ieder adres), 5 (kostendekkingsgraad verhogen) en 6 (ruimtelijke en economische ontwikkelingen) van belang.

In 2010/2011 volgt naar verwachting een geactualiseerde versie van de OV-visie.

### 4.4 Huidige situatie

#### Algemeen

Oss is zowel werk- als woonstad met uitgebreide mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding.

In Oss wonen 55.000 mensen. In de gehele gemeente zijn dat er 76.000.

De binnenstad is het regionale winkelcentrum voor circa 150.000 mensen uit Oss en omgeving. De weekmarkt en de kermis van Oss zijn zeer groot.



### Onderscheid in het OV-systeem

De volgende systemen worden onderscheiden:

1. trein nationaal
2. trein lokaal
3. HOV
4. Streeklijnen
5. Stadslijnen
6. Buurtbuslijnen
7. Regiotaxi (taxihopper)

Deze studie richt zich op trein lokaal, het HOV, de streeklijnen en de stadslijnen.

### Positie stadsvervoer

Oss heeft te kampen met teruglopende reizigersaantallen op de stadsdienst. Momenteel maken ongeveer 1700 mensen per week gebruik van de stadsdienst, bestaande uit 4 lijnen. In vergelijking met plaatsen van soortgelijke omvang is dit zeer weinig. Veel inwoners van Oss voelen zich kennelijk niet aangetrokken tot de bus. Een van de oorzaken is dat de stad compact is opgezet, waardoor de verplaatsingen binnen de kern vaak met de fiets plaatsvinden. Ook de autobereikbaarheid is nu vrij goed te noemen. Het lokale OV systeem kan dus niet concurreren met andere manieren van verplaatsing zoals de auto en de fiets.

### Economische kracht

Oss heeft een sterke positie in de regio op het gebied van werken, wonen en voorzieningen. Oss heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat, doordat het centraal gelegen is langs de as 's-Hertogenbosch - Nijmegen en er is een haven aanwezig. Het doel van Oss is om deze positie te behouden en te versterken. Om deze versterking te realiseren, heeft Oss onder andere een nauwe samenwerking met Veghel en Uden (REVUS). Bereikbaarheid is één van de vijf thema's die in deze samenwerking aan bod komt.

### Woningbouwontwikkeling

In de periode 2006-2020 worden in de gemeente Oss ongeveer 5.000 nieuwe woningen gebouwd. De woningbouw is voornamelijk gericht op het stedelijk gebied Oss-Berghem en op het op peil brengen van de hoofdkernen in het buitengebied. De uitbreiding van het industriegebied vindt voornamelijk plaats langs de werkas N329. Deze weg is uitverkoren als "Weg van de toekomst". Het moet het toonbeeld worden voor duurzaamheid.

### HOV Noordoost Brabant

Een belangrijke ontwikkeling waar Oss de komende jaren mee te maken krijgt, is de uitwerking van het HOV-plan Noordoost Brabant. Dit plan is van grote invloed op de invulling van het openbaar vervoer in 2028. In de HOV-visie worden twee mogelijke routes genoemd. Medio december vindt nadere afstemming plaats tussen gemeentes en provincie over de voorkeurstracés.



## 5 Het eindbeeld voor 2028

### 5.1 Bouwstenen visieontwikkeling

De bouwstenen van een ambitieus en visionair beeld voor het openbaar vervoer in 2028 worden gevormd door de diverse functies in Oss en directe omgeving. Onderstaand is een beeld opgenomen van de woongebieden, de belangrijkste bedrijventerreinen en de ontsluitende en verbindende structuren. Het betreft de huidige situatie, waarbij Berghem is opgenomen met een optioneel NS-station.



**Figuur 3: Huidig functiebeeld Oss en omgeving**

De karakteristieken die bij nadere beschouwing van het functiebeeld naar voren komen zijn de volgende:

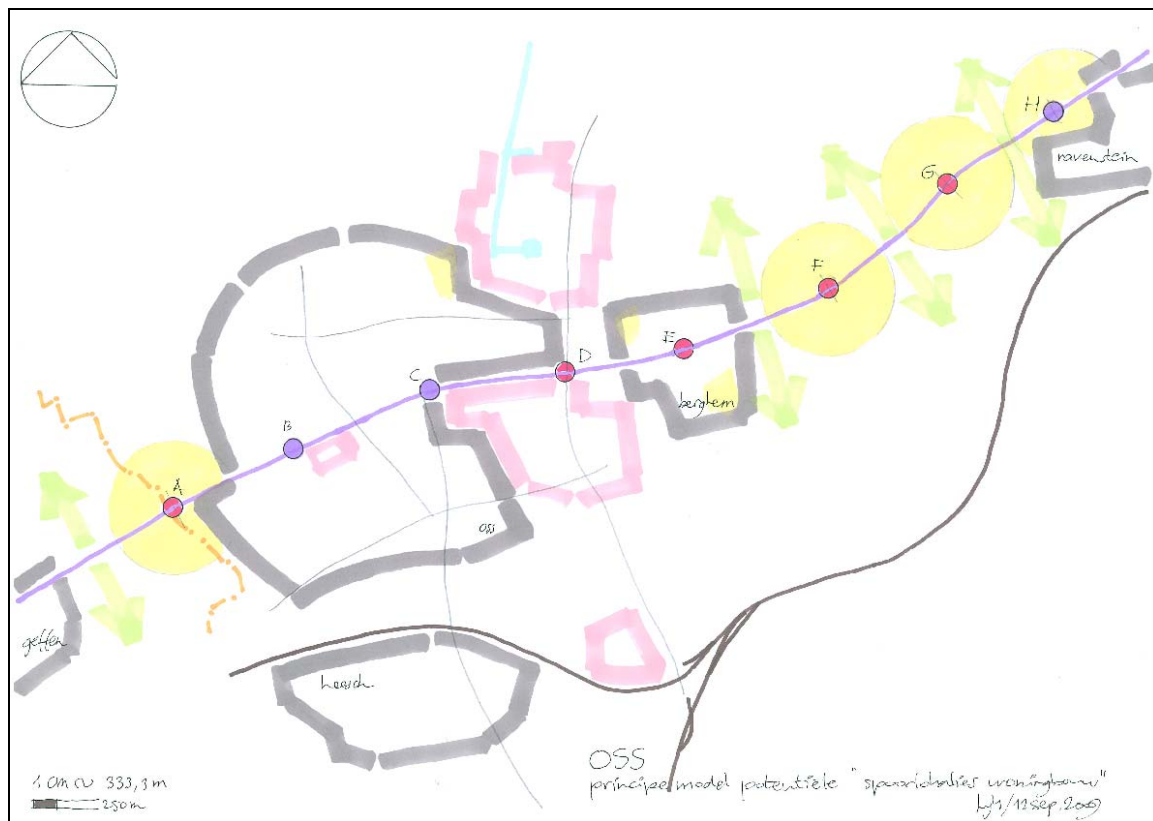
- de parallelle infrastructuur van zowel autosnelweg als treinverbinding
- de aanwezigheid van Heesch als een natuurlijke 'buitenwijk' van Oss. Heesch behoort weliswaar tot de gemeente Bernheze, maar de bewoners zijn sterk gericht op Oss, als dichtstbijzijnde 'grote' stad.
- de excentrische ligging van het Station Oss en het centrum van Oss
- de woonbebouwing van Oss die veelal oost-west is georiënteerd en die gekoppeld is aan de treinverbinding
- de bedrijventerreinen van Oss die Noord-Zuid zijn georiënteerd



de afwezigheid van (belangrijke) verbindingen naar het noorden (m.u.v. waterverbindingen)  
de schilvormige opbouw van de stad Oss

## 5.2 Visie (regionaal) treinverkeer 2028

Met een beschouwing van de hiervoor vermelde karakteristieken wordt het volgende (mogelijke) eindbeeld voor regionaal treinverkeer voor 2028 verkregen.



**Figuur 4: Mogelijk eindbeeld 2028 regionaal treinverkeer**

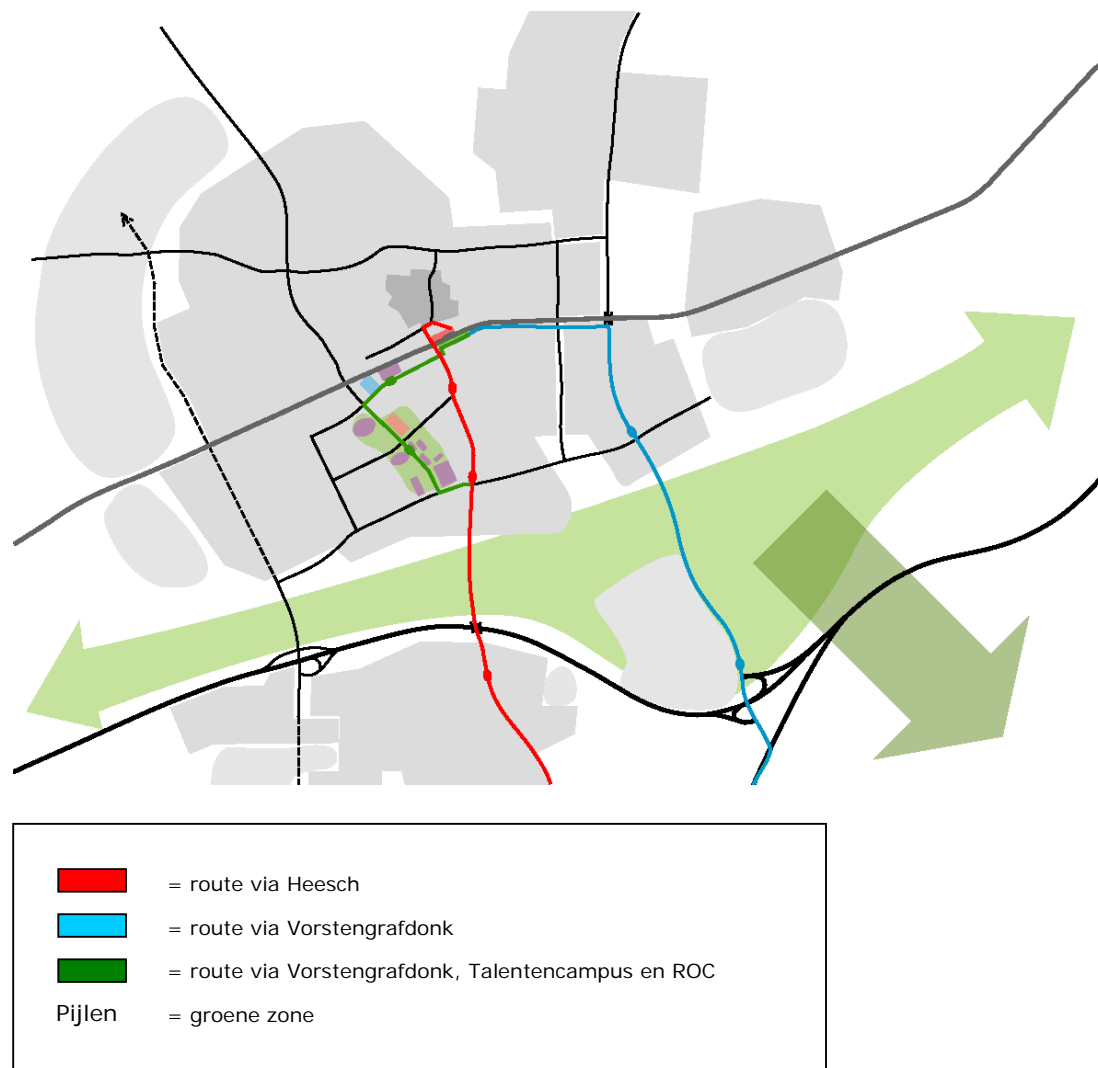
### Toelichting

Kansrijk voor de regio Oss lijkt een natuurlijke voortzetting van het realiseren van een aantal nieuwe treinstations op de oost-west treinverbinding. De bestaande treinstations zijn Oss, Oss West en Ravenstein. Het station Berghem staat volgens diverse partijen op de nominatie maar kent volgens NS-normen nog te weinig 'voeding'<sup>4</sup>. Mogelijke nieuwe ontwikkellocaties (wonen en werken) voor Oss dienen gelegen te zijn aan de bestaande railinfrastructuur. Met een dergelijke 'bandstad ontwikkeling' worden huidige en toekomstige bewoners en werkers zeer goed met regionaal OV bediend.

<sup>4</sup> Als NS-norm geldt >10.000 inwoners rond een station tegen een huidig inwoneraantal van 8.500 inwoners in Berghem. In hoeverre deze norm blijft bestaan is onbekend.

### 5.3 Visie aansluiting HOV-netwerk

In de huidige plannen (d.d. december 2009) voor het regionale HOV-netwerk 2028 wordt Oss vanuit het zuiden bediend met HOV. De HOV bussen blijven ook aan de zuidkant van het spoor; dus aan die zijde zal het busstation voor HOV komen. Om een goede verbinding te maken tussen noord en zuid wordt een veilige oversteeke(tunnel) voor voetgangers en langzaam verkeer geopperd. Ter invulling van de HOV-routes zijn er in hoofdlijnen twee optionele routes, die hieronder zijn weergegeven<sup>5</sup>.



**Figuur 5: Optionele HOV-routes**

<sup>5</sup> In januari 2010 is er een geactualiseerde route opgesteld. Zie paragraaf 9.1, blz. 26/27, situatie 2015/2028

#### Toelichting op HOV

De route via Heesch is feitelijk een omzetting van de huidige busverbindingen naar het kwalitatief hoogwaardiger HOV. Medio december 2009 vindt er afstemming plaats tussen de gemeentes, die betrokken zijn bij de concretisering van het HOV, en de provincie Noord Brabant. Allereerst wordt onderzocht hoe ruimtelijk-economische ontwikkelingen en HOV elkaar kunnen versterken. Het te kiezen tracé en daarop te realiseren haltes zijn daarbij punt van discussie. Uitgangspunt van het HOV is een robuust en wervend netwerk. Daarom wordt uitgegaan van de realisatie van vrijliggende infrastructuur en belangrijke woon-, centrum-, en werkrelaties met elkaar verbindt. Een van de grootste attractiepunten is de talentencampus vlakbij het stadion van FC Oss (9.000 leerlingen en een veelheid aan arbeidsplaatsen). Vooral nog lijkt een HOV-route (in groen) via deze campus zeer kansrijk.



## 6 Varianten Stadsdienst

### 6.1 Principiële keuzes

Voor deze studie onderscheiden we 4 niveaus. Allereerst is dit, zoals beschreven in hoofdstuk 5, de 'bandstad ontwikkeling' met een oost-west treinverbinding. Ten tweede is dit het HOV wat een snelle verbinding biedt vanuit Oss naar het zuidelijk gelegen kerngebied Uden/Veghel. Het derde niveau betreft het streekvervoer in Oss zelf (en de directe omgeving). Het vierde niveau is het lokale openbaar vervoer in de kern Oss zelf.

Voor het lokaal openbaar vervoer onderscheiden we twee generieke doelgroepen: de hurry's en no-hurry's. Met andere woorden we onderscheiden een groep reizigers die behoefte heeft aan snelle en rechtstreekse verbindingen (verbindende lijnen) en een groep die gebaat is bij korte loopafstanden en het aandoen van veel bestemmingen (ontsluitende lijnen).

Dit resulteert in een variant 'Toegankelijk en Comfortabel' (no-hurry's) enerzijds en een variant 'Snel en Vaak' (hurry's) anderzijds. Een beschouwing van de voor- en nadelen van deze twee varianten dient als basis te dienen voor de toekomst van het lokale openbaar vervoer.

Voor deze studie is gekozen de lijnvoering van het streekvervoer niet aan te passen aan de behoeften van de reizigers in Oss zelf. Dit zou de huidige passagiers van de streeklijnen benadelen. Wel kan het streekvervoer een aanvulling zijn voor de lokale reizigers in Oss zelf.

### 6.2 Beschrijving variant Toegankelijk en Comfortabel

Toegankelijk en Comfortabel is de variant waarbij de aandacht gericht wordt op de sociale mobiliteit. Het betreft oppervlakteontsluiting, met relatief veel haltes en een uitstekende toegankelijkheid. Senioren vormen een belangrijke doelgroep.

Voor deze variant gelden de volgende uitgangspunten:

- 30 minuten frequentie
- bedieningstijd maandag t/m vrijdag van 08.00 – 19.00 uur
- bedieningstijd zaterdag van 09.00 – 18.00 uur
- korte loopafstanden (<300m)
- korte halteafstanden (<400m)



Het kaartje in de volgende figuur toont een routevoering die deels overeenkomt met de huidige routevoering. Deze variant bestaat uit twee verschillende lijnen: een lijn richting Berghem en een lijn die het centrum, de Ruwaard en Heesch bedient.



**Figuur 6: route toegankelijk en comfortabel**

De stippellijnen geven mogelijkheden van afgekorte routes weer. De streeklijnen zijn deels aanvullend en deels overlappend op deze stadslijnen.

In de bijlagen is de uitgewerkte dienstregeling opgenomen alsmede een berekening van het aantal dienstregelingsuren en is een inschatting gemaakt van de reizigersopbrengsten. Eveneens is een aansluitschema opgenomen. De belangrijkste resultaten staan in ondergaand overzicht.

#### **Kengetallen variant toegankelijk en comfortabel**

Aantal dienstregelingsuren op jaarbasis:	6.967
Aantal in te zetten bussen:	3
Kosten op jaarbasis (taxibus):	€ 334.410,-
Kosten op jaarbasis (procity):	€ 487.682,-
Jaaropbrengsten:	€ 14.112,-
Kostendekkingsgraad (taxi):	4,2%
Kostendekkingsgraad (procity):	2,9%



### 6.3 Beschrijving variant Snel en Vaak

Bij de variant Snel en Vaak wordt ingespeeld op de langere afstanden binnen Oss. Daarmee wordt vooral gekeken naar die wijken die op een afstand van meer dan 4 à 5 kilometer van het centrum zijn gelegen. Binnen deze afstand is de fiets een uitstekend alternatief. Buiten deze afstand wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker. Op basis van deze overwegingen komen de 'buitenwijken' Berghem en Heesch in beeld. Ook de wijk Ruwaard die in de huidige situatie relatief veel passagiers trekt kan eenvoudig in de lijnvoering worden opgenomen.

De doelgroep voor deze variant wil graag snel en rechtstreeks op zijn bestemming aankomen. De doelgroep bestaat uit forenzen, scholieren en bezoekers van het stadscentrum.

Voor deze variant gelden de volgende uitgangspunten:

30 minuten frequentie

bedieningstijd maandag t/m vrijdag van 07.00 – 22.00 uur

bedieningstijd zaterdag van 08.00 – 22.00 uur

loopafstanden (<350m)

halteafstanden (>450m)

Onderstaand kaartje toont een routevoering die enerzijds Berghem en het centrum bedient (eerste lijn), en anderzijds de Ruwaard en Heesch (tweede lijn). De streeklijnen zijn deels aanvullend en deels overlappend op de stadslijnen.

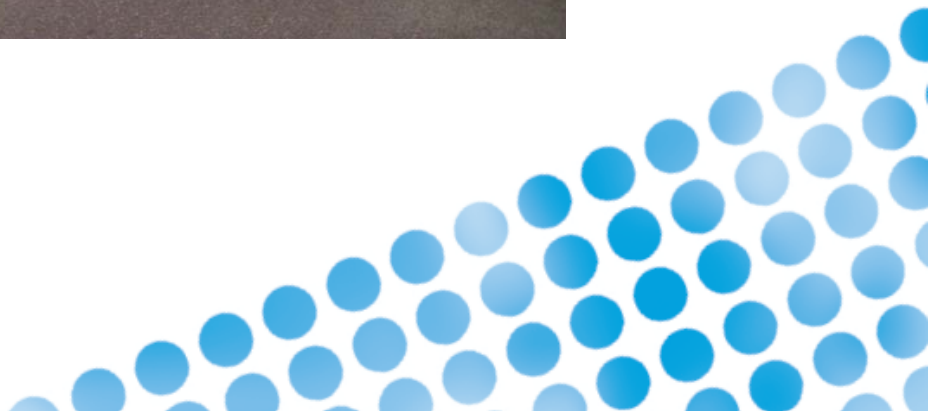


Figuur 7: Snel en Vaak lijnen naar Ruwaard/Heesch en naar Berghem

In de bijlagen is de uitgewerkte dienstregeling opgenomen alsmede een berekening van het aantal dienstregelingsuren en is een inschatting gemaakt van de reizigersopbrengsten. Eveneens is een aansluitschema opgenomen. De belangrijkste resultaten staan in onderstaand overzicht.

### Kengetallen snel en vaak

Aantal dienstregelingsuren op jaarbasis:	9.657
Aantal in te zetten bussen:	3
Kosten op jaarbasis (taxibus):	€ 533.100,-
Kosten op jaarbasis (procity):	€ 777.473,-
Jaaropbrengsten:	€ 59.360,-
Kostendekkingsgraad (taxi):	11,1%
Kostendekkingsgraad (procity):	7,6%



## **7 Feedback en draagvlak**

### **7.1 Inleiding**

Ter ondersteuning en aanvulling op het onderzoek is een aantal oriënterende gesprekken gevoerd met belanghebbende partijen voor Oss en omgeving. Deze partijen zijn direct dan wel indirect met Oss en het openbaar vervoer verbonden. Hieronder volgt een kort overzicht van de gesprekken met deze partijen.

### **7.2 Stadsregio Arnhem – Nijmegen**

De gewenste aansluiting bij de huidige spoorverbinding sluit goed aan bij de ideeën van de regio. Het huidige plan van regionaal is om tussen Wijchen en Arnhem 4x per uur een stoptrein te laten rijden in plaats van 2x. Er is mogelijk interesse om dit traject door te trekken naar Den Bosch en verder Brabant in. De stadsregio ziet potentie in een extra NS-station bij Berghem. Het probleem waar Oss nog mee kampt, is de brug bij Ravenstein, die enkelspoor is.

### **7.3 Reizigersoverleg Noord Brabant**

Het reizigersoverleg is er, zoals de naam al zegt, voor de reiziger. Zij beseffen dat er in de dienstregeling gesneden moet worden om het openbaar vervoer nog in redelijke mate kostendekkend te laten zijn. Hun voorkeur gaat uit naar het over laten nemen van een deel van de routes van de stadslijnen door de huidige streeklijnen. Eventueel kunnen de stadslijnen 1 en 4 worden gecombineerd. Gezien het sociale karakter van het OV in Oss sluit een toegankelijk en comfortabel lijn goed aan bij de wens van de 'niet gehaaste' reiziger, waarbij alle belangrijke voorzieningen met elkaar zijn verbonden, en men dus niet hoeft over te stappen.

### **7.4 Arriva**

Arriva is tot 2015 de huidige concessiehouder in Oss en de regio. Een investering in hogere stadsfrequenties dan nu (naar 15 min) vindt Arriva niet verantwoord. Dit geldt zeker in relatie tot de overvolle streeklijnen in de spitsperioden. Een investering in de slecht bezette stadsdienst is aan de passagiers in deze streeklijnen moeilijk uit te leggen.

Arriva kan zich vooralsnog vinden in een opzet waarbij gekozen wordt voor het bedienen van Berghem en Oss-Noord (Ussen) met (bestaande) streeklijnen en snelle lijn naar de buitenwijk Heesch. Dit resulteert dan wel in een uitgekilde versie van de variant snel en vaak.

Arriva is niet overtuigd van de kansen van HOV over de industriegebieden. In het verleden is daar al een keer een busverbinding opgeheven. Arriva draagt nog wel het Medelbus.nl project aan bij Tiel waar verschillende partijen bijdragen aan vervoer van werknemers. Dit ontwikkelt zich tamelijk succesvol. Hetzelfde concept kan wellicht in Oss worden ingezet.



### 7.5 Bedrijfsleven

Het bedrijfsleven is positief over het idee van de Medelbus in Tiel. Ze geven aan dat in Oss alleen Vorstengrafdonk interessant is voor dit concept, gezien de wat grotere afstand naar het station en het centrum van Oss.

Voor de HOV-route ziet het bedrijfsleven potentie in de talentencampus en in Vorstengrafdonk.

### 7.6 Onderwijsinstellingen

De onderwijsinstellingen stellen dat scholieren de 'korte afstanden' met de fiets afleggen. Om goed OV te kunnen bieden voor de langere afstanden is het een prima plan om de HOV-route via de talentencampus te laten lopen.

De Snel en Vaak variant wordt positief beoordeeld, met als aandachtspunt dat een aantal verzorgingscentra niet voldoende meer worden bediend.



## 8 Multicriteria analyse en fasering

De varianten voor de Stadsdienst Oss zoals beschreven in hoofdstuk 6 worden beoordeeld volgens een aantal criteria (en subcriteria). Daarbij is rekening gehouden met de inzichten verkregen uit de gesprekken met betrokken partijen (hoofdstuk 7).

### 8.1 Criteria

Om een vergelijking tussen beide varianten in enige mate te objectiveren is onderstaand een bondige multicriteria analyse uitgevoerd. Het doel is daarbij inzicht te verkrijgen op basis van welke argumenten voor een variant gekozen zou moeten worden. De criteria sluiten aan op de beleidsdoelen van gemeente en provincie.

#### *Sociale bereikbaarheid*

De gemeente Oss hecht grote waarde aan het in stand houden van de sociale bereikbaarheid en daarmee de nabije aanwezigheid van openbaar vervoer voor iedere inwoner van Oss. Zeker voor een aantal doelgroepen zoals ouderen en de zogenaamde captives (veelal no-hurrys) is zowel de toegankelijkheid (zowel fysiek als psychisch) van het OV als de haltedichtheid (en derhalve de loopafstanden) van belang.

#### *Economische bereikbaarheid*

De economische bereikbaarheid betreft veelal het verbinden van wonen en werken met elkaar met als achterliggend doel de bereikbaarheid met meerdere alternatieven te waarborgen. Veelal betreft het hier slechts captives maar keuzereizigers (hurrys) die meer waarde hechten aan snelle verbindingen en gestrekte routes.

#### *Financieel*

De kostendekkingsgraad van de huidige stadsdienst is laag. Zo laag dat er vraagtekens zijn met betrekking het evenwicht tussen de kosten en de maatschappelijke baten. Een van de doelen vanuit de mobiliteitsvisie is het verbeteren van de kostendekkingsgraad. Zowel provincie als gemeente onderschrijven de noodzaak om te komen tot een verbetering van de kostendekkingsgraad.

#### *Toekomstvast*

De te kiezen variant moet letterlijk en figuurlijk aansluiten bij de toekomstige ontwikkeling van het nationaal en regionaal treinverkeer (meer stations, meer reizigers) en het HOV. De variant moet stabiel en toekomstvast zijn en niet na een aantal jaren alsnog worden opgedoekt.

In onderstaande tabel worden de voorgestelde varianten vergeleken met de huidige stadslijnen in Oss. Een + betekent een verbetering, 0 betekent nauwelijks verschil, - betekent een verslechtering.





<b>Criterium</b>	<b>Toegankelijk en comfortabel</b>	<b>Snel en Vaak</b>
Sociale bereikbaarheid		
Toegankelijkheid	+	0
Haltedichtheid	+	0
Economische bereikbaarheid		
Snelheid	0	+
Gestrektheid lijn	0	+
Financieel		
Kostendeckingsgraad	0	+
Toekomstvast	0	+

**Tabel 1: multicriteria analyse**

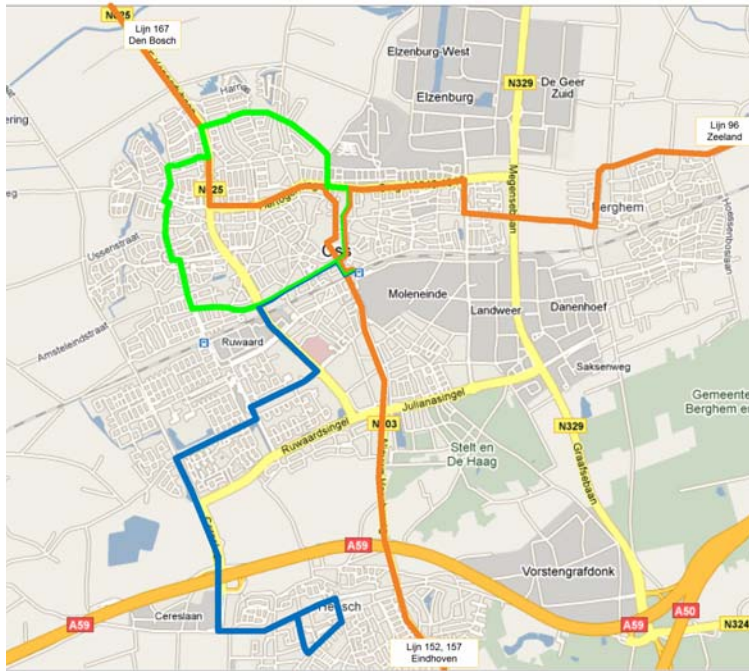
## **8.2 Resultaat analyse**

Op basis van bovenstaande analyse komt de variant Snel en Vaak er objectief gezien als meest gunstig uit. Dit wordt vooral veroorzaakt door de hogere snelheid op langere afstanden die meer passagiers zal trekken en de daaraan gekoppelde hogere kostendeckingsgraad. Daarmee scoort deze variant ook beter op de toekomstvastheid.

## **8.3 Aangepaste variant Snel en Vaak+**

Een mogelijke variant voor Snel en Vaak betreft het weglaten van een stadslijn naar Berghem en het introduceren van een lijn die Oss Noord (Ussen) bedient. De argumentatie daarbij is dat Berghem in redelijke mate door een streeklijn wordt bediend en wellicht in de toekomst door een nieuwe treinhalte. Het bedienen van Oss-noord geschiedt dan wel met een ringlijn die daardoor een meer ontsluitend dan verbindend karakter heeft. Feitelijk is de ringlijn een combinatie van huidige stadslijnen door dit gebied. Deze ringlijn gecombineerd met de stadslijn naar Heesh noemen we Snel en Vaak+. Voordeel ten opzichte van de variant Snel en Vaak is dat de omlopen voor de bussen gunstiger zijn en er met 2 bussen in plaats van 3 gereden kan worden. Daarmee wordt ook meer tegemoet gekomen aan de sociale bereikbaarheid.





Figuur 8: Snel en Vaak+ (Lus door Oss-noord, aanvullend op de lijn naar Heesch)

In de bijlagen is de uitgewerkte dienstregeling opgenomen alsmede een berekening van het aantal dienstregelingsuren en is een inschatting gemaakt van de reizigersopbrengsten. De belangrijkste resultaten staan in onderstaand overzicht.

#### Kengetallen Snel en Vaak+

Aantal dienstregelingsuren op jaarbasis:	8802
Aantal in te zetten bussen:	2
Kosten op jaarbasis (taxibus):	€ 422.518,-
Kosten op jaarbasis (procity):	€ 616.173,-
Jaaropbrengsten:	€ 63.504,-
Kostendeckingsgraad (taxi):	15,0%
Kostendeckingsgraad (procity):	10,3%

Ten opzichte van de variant Snel en Vaak is de kostendeckingsgraad van Snel en Vaak+ iets hoger.



## 9 Conclusies en aanbevelingen

### 9.1 Conclusies

#### Ambities en doelen

De ambities en doelen van Oss en de provincie komen op een aantal belangrijke punten overeen. Oss staat voor het verhogen van het aandeel OV binnen de gemeente en heeft als ambitie om een 'wervend en duurzaam OV-netwerk' te realiseren. De provincie als verantwoordelijke vervoersautoriteit ondersteunt deze ambitie met de aantekening dat er sprake moet zijn van 'redelijke' busbezettingen. In de huidige situatie is daar voor de stadsdienst geen sprake van. De bezettingen en daarmee de kostendeckingsgraad zijn laag. Zeker in verhouding tot het druk bezette streeklijnnet. In deze notitie is gezocht naar een structurele verbetering van de kostendeckingsgraad geplaatst in het kader van het totale OV-systeem.

#### Visie 2028 (trein en HOV)

Kansrijk voor de regio Oss lijkt een natuurlijke voortzetting van het realiseren van een aantal nieuwe treinstations op de oost-west treinverbinding. De bestaande treinstations zijn Oss, Oss West en Ravenstein. Mogelijke nieuwe ontwikkellocaties (wonen en werken) voor Oss dienen gelegen te zijn aan de bestaande railinfrastructuur. Met een dergelijke 'bandstad ontwikkeling' worden huidige en toekomstige bewoners en werkers zeer goed met regionaal OV bediend.

Het geplande HOV vanuit het zuiden van de regio is een tweede pijler onder het OV-systeem. Deze snelle bussen die over vrijliggende infrastructuur rijden zijn in combinatie met hoge frequenties zeer wervend voor de inwoners uit Oss. Het opnemen van de talentencampus met 9.000 leerlingen biedt goede perspectieven voor het HOV.

#### Varianten Stadsdienst

Er zijn twee varianten voor de stadsdienst uitgewerkt en beoordeeld aan de hand van een multicriteria-analyse. De variant Snel en Vaak komt relatief gunstig naar voren vooral vanwege een betere kostendeckingsgraad. Daarmee biedt een investering in deze variant houvast voor de toekomst en komt daarmee tegemoet aan de ambitie om een duurzaam netwerk te ontwikkelen.

Een gunstiger variant betreft de variant Snel en Vaak+, waarbij een snelle, rechtstreekse lijn naar Heesch wordt gerealiseerd (via Ruwaard) en Oss-Noord (Ussen) met een ringlijn wordt bediend. Berghem wordt in dat geval bediend door de streeklijn.

	Toegankelijk en Comfortabel	Snel en Vaak	Snel en Vaak+
Totale kosten (taxibus)	€ 334.410	€ 533.100	€ 422.518
Kostendeckingsgraad	4,2%	11,1%	15,0%

**Tabel 2: Overzicht kosten en kostendeckingsgraad varianten**



### Terugprogrammering

Uit dit rapport met voorgaande conclusies is gebleken hoe het huidige openbaar vervoer in Oss is ingericht (2010) en hoe de gewenste eindsituatie in 2028 wordt vormgegeven. In de periode die aan 2028 voorafgaat wordt in een aantal tussenfasen toegewerkt naar het vernieuwde openbaar vervoer. Hieronder worden de fasen in visuele vorm weergegeven.

#### *Huidige situatie*

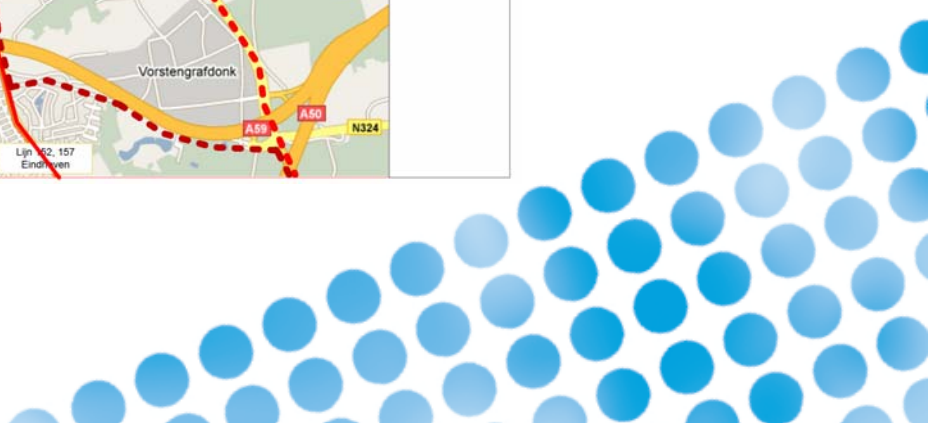
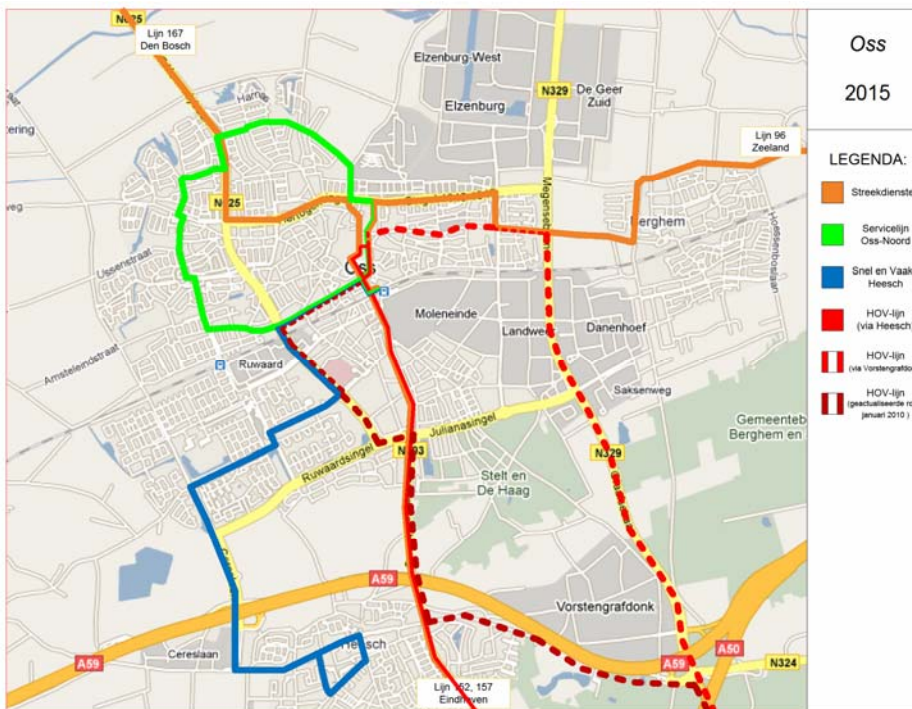




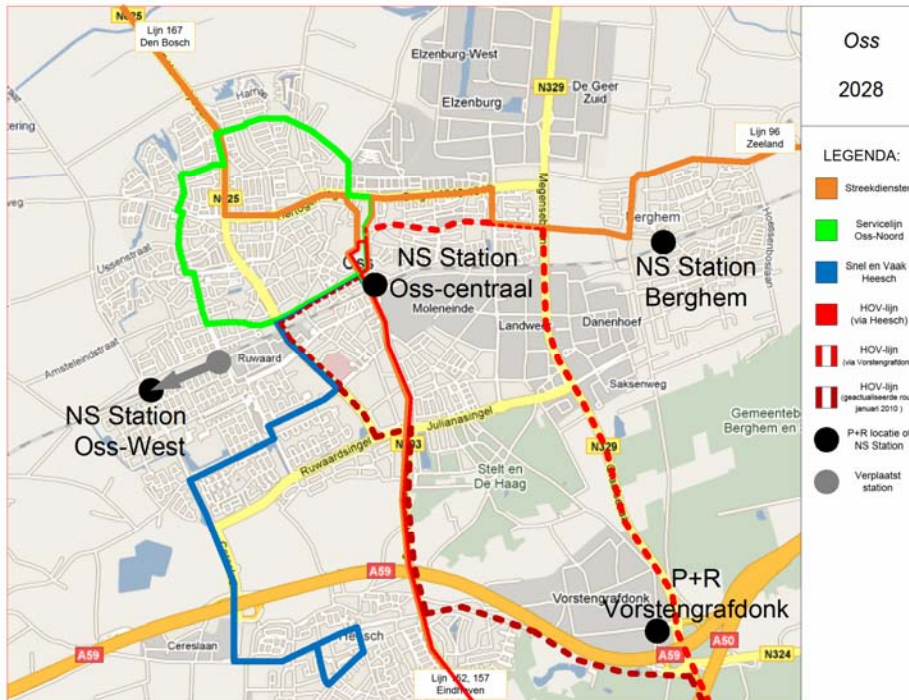
2012



2015



2028



## 9.2 Aanbevelingen

Op basis van voorgaande conclusies worden de volgende punten ter realisatie van een 'wervend en duurzaam OV-netwerk' in Oss en directe omgeving aanbevolen:

Inhoudelijke aanbevelingen:

1. Nadere uitwerking Bandstad Oss met concentraties van wonen en werken dichtbij de huidige en mogelijk nieuwe treinstations.
2. Aansluiting bij de regionale HOV-plannen die voorzien in een verbindende HOV-as in met als belangrijkste atractiepunten het centrum en het station van Oss en de talentencampus. Volgens de huidige HOV-plannen (jan. '10) komt de vertrek- en aankomstlocatie van de bussen aan de zuidzijde van station Oss.
3. Implementatie van de variant Snel en Vaak+ met de nieuwe dienstregeling per december 2011. Punten van uitwerking zijn:
  - a. Toets dienstregeling aan de hand van basisvoorzieningenniveau (provincie)
  - b. Verrichten rijtijdmetingen om concept dienstregeling te toetsen (Arriva)
  - c. Waar nodig aanpassen infrastructuur in verband met doorstroming en haltes (gemeente en provincie)
  - d. Opstellen definitieve dienstregeling en offerte (Arriva)
  - e. Communicatie- en marketingplan opstellen en uitvoeren (Arriva, gemeente en provincie)

## **Bijlage 1 - Gesprek SRAN**

**18 september 2009**

Aanwezig: Cor Hartogs  
Cees Bakker  
Anita van Dijk

Cor Hartogs  
Projectleider mobiliteit / regionair  
Achtergrond is planologie

### **Kernonderwerpen:**

Rail  
Tram/HOV  
Fietsenstallingen  
P+R

### **Huidig plan regionair**

2012: Tussen Wijchen en Arnhem 4x per uur een stoptrein laten rijden in plaats van 2x.

Er is interesse om dit traject door te trekken naar Den Bosch en naar Brabant.

Beperkende factor: NS oordeelt erover.

Vereist is minimaal 1.000 nieuwe in- en uitstappers (dit geldt bij ongeveer 10.000 - 15.000 inwoners; potentie station wordt berekend via de modelberekening PINO)

Financiering moet vanuit o.a. de Stadsregio komen.

### **P+R**

Bij het station in Wijchen komt een P+R terrein

Ravenstein wil graag P+R; vooruitkijkend op de geplande wegwerkzaamheden de komende jaren is dit zeer wenselijk

### **Probleem waar Oss mee te maken heeft:**

De brug bij Ravenstein is enkelspoor

### **Ons plan voor lijnbebouwing**

Er werd positief gereageerd op ons plan om aan te sluiten op het spoorwegnet. In eerste instantie ziet de Stadsregio alleen potentie voor een extra NS station bij Berghem. De andere gebieden zijn te dunbevolkt, waardoor een NS station niet acceptabel is. Daarnaast resulteert ieder station in enkele minuten extra reistijd, waardoor veel stations reizigers weer ontmoedigen.

Het advies is om woningbouw in en nabij Berghem te realiseren, zodat daar potentie voor een nieuw NS station ontstaat.

### **HOV**

De Stadsregio vindt het HOV-concept een goede manier om de wat kleinere steden ook een goede verbinding te geven.



## **Bijlage 2 - Gesprek reizigersoverleg**

**21 september 2009**

Aanwezig: Iris Oude Luttighuis (reizigersoverleg Brabant)  
Cees Bakker  
Anita van Dijk

Iris Oude Luttighuis  
Communicatie- en Concessiemanager (Meijerij en Oost Brabant)  
Communicatie gestudeerd

### **Het reizigersoverleg**

Het reizigersoverleg is een op zichzelf staande vereniging, krijgt wel subsidie (= professioneler)  
Er zijn 2 concessiemanagers en 2 managementassistenten in loondienst  
Voorzitter reizigersoverleg: Stefan Vermeulen

### **Stuurgroep HOV**

Opmerking resultaat stuurgroep bijeenkomst HOV:  
Visie terugbrengen tot 2015

### **Sociale gemeente**

Het reizigersoverleg benadrukt het belang van het sociale aspect in Oss.  
Het snijden in de dienstregeling wordt als noodzakelijk gezien.  
Vanaf december wordt de frequentie van streeklijn 96 verhoogd naar 2x per uur. Het reizigersoverleg is er voorstander van als lijn 96 een deel van de route van stadslijn 3 overneemt, zodat die kan komen te vervallen.  
Eventueel kunnen andere stadslijnen ook door de bestaande streeklijnen worden vervangen.  
Een ander idee is om de routes van lijn 1 en 4 te koppelen en dus 1 stadslijn te vormen.

### **P+R**

P+R wordt gewaardeerd door het reizigersoverleg. Ze stellen voor om het P+R terrein vóór het knooppunt te leggen, zodat je als reiziger de file daar vermijdt (die er nu of in de toekomst is)

### **HOV route**

Het reizigersoverleg ziet meer in HOV door woonwijken (sociaal) dan door industrieterreinen (veel lease auto's)

### **Serviceliner**

Er wordt geklaagd door mensen over het vele overstappen. Het ziekenhuis is bijvoorbeeld niet rechtstreeks te bereiken; men moet altijd eerst via het station.  
De serviceliner wordt gezien als een goed idee. Het verbindt alle belangrijke voorzieningen, waardoor men niet over hoeft te stappen.  
2 richtingen is optimaal, zodat mensen niet de hele ronde hoeven te maken. Nadeel van zo'n 'ringlijn' is dat er kans is dat mensen aan de verkeerde kant van de weg bij de halte gaan staan.

**Overige punten**

Discussiepunt is geweest of er wel/geen halte bij Sterrebos moest komen. Dit resulteerde in extra reistijd. De halte is er gekomen, maar leverde geen extra reizigers op.

De busroutes in Den Bosch liggen kris kras door elkaar. De inwoners van Den Bosch willen lijn 154 weer terug. Plan wordt uitgesteld tot 2011, vanwege het nieuwe ziekenhuis.

Van Driel (Oss) voert de stadsdiensten in Oss uit.





## **Bijlage 3 - Gesprek Arriva**

**8 oktober 2009**

Aanwezig:

Cees Bakker  
Marcel Fledderus (Arriva)

Marcel is sinds 2 jaar werkzaam bij Arriva, daarvoor bij ProRail (capaciteitsverdeling). Uitleg gegeven aan Marcel over proces en inhoud.

Arriva is niet gecharmeerd van eerdere plannen om frequenties te verhogen op de stadsdienst. Dit zou leiden tot aanschaf van extra bussen. Bovendien kan Arriva het vervoer op overvolle streeklijnen nauwelijks aan, terwijl de bussen in Oss 'leeg' rond rijden – is moeilijk verhaal naar de passagiers.

Arriva kan zich vinden in een opzet waarbij Berghem en Oss-Noord (Ussen) met streekbussen worden bediend en een snelle lijn naar Heesch. Daarmee wordt de stadsdienst wel uitgekleeft.

In het gesprek werd het Medelbus.nl project in Tiel aangehaald, waar verschillende partijen bijdragen aan vervoer van werknemers. Dit is tamelijk succesvol en kan wellicht ook in Oss worden toegepast.

Arriva is zeker niet overtuigd van de kansen van HOV over het industrieterrein en deelde mee dat er in het verleden een bus heeft gereden die is opgeheven.



## **Bijlage 4 - Overleg bedrijfsleven**

**15 december 2009**

Aanwezig:

Cees Bakker  
Carmen Willems  
diverse aanwezigen

Een korte presentatie gegeven van de huidige plannen. Daarop ook een (beperkte) reactie verkregen.

Op zich is men positief over de opzet van een systeem à la Medelbus in Tiel. Opgemerkt wordt dat dit bedrijventerrein wel geïsoleerd ligt van de rest van Tiel en van het station. Als men de situatie vergelijkt met Oss, dan komt eigenlijk alleen Vorstengrafdonk in aanmerking omdat dit ook op enige afstand van het station en het centrum van Oss ligt.

Wat betreft het HOV kan men zich voorstellen dat de talentencampus wordt bediend. Men kan zich ook voorstellen dat Vorstengrafdonk wordt opgenomen in de routevoering.



## **Bijlage 5 – Gesprek onderwijsinstellingen**

**11 december 2009**

Aanwezig:

Cees Bakker  
Jurrien van der Veer

Uitleg gekregen over talentencampus met 8.000 à 9.000 leerlingen (combinatie van scholen, bedrijven, zorg).

Positief over bandstadontwikkeling + mogelijk P+R bij Ravenstein voor SRAN.  
Positief dat HOV 'dwars door' het kennispark gaat. Het heeft een echte streekfunctie – scholieren uit Oss zelf gaan 'allemaal' met de fiets. De stadsdienst heeft voor die leerlingen een beperkte functie.

Lijnvoering Snel en Vaak+ is feitelijk akkoord met bediening op redelijke afstand van de talentencampus. Andere schoollocaties verdwijnen en komen allemaal samen op talentencampus.

Bij de route door Ussen in de variant Snel en Vaak+ vind de onderwijsvertegenwoordiging wel dat een aantal verzorgingscentra niet voldoende meer worden bediend. Dit is een aandachtspunt.





Snel en vaak

Uurblok	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
werkdag	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
zaterdag	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
zondag	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

werkdagen - ri.1

Heesch	J.F. Kennedystraat	0:00	0:04	0:08	0:12	0:16	0:20	0:24	0:28	0:32	0:36	0:40	0:44	0:48	0:52	0:56	1:00	1:04	1:08	1:12	1:16	1:20	1:24	1:28	1:32	1:36	1:40	1:44	1:48	1:52	1:56	2:00
Oss	WKC Ruwaard	7:04	7:08	7:12	7:16	7:20	7:24	7:28	7:32	7:36	7:40	7:44	7:48	7:52	7:56	8:00	8:04	8:08	8:12	8:16	8:20	8:24	8:28	8:32	8:36	8:40	8:44	8:48	8:52	8:56	9:00	9:04
Oss	Station NS	7:04	7:08	7:12	7:16	7:20	7:24	7:28	7:32	7:36	7:40	7:44	7:48	7:52	7:56	8:00	8:04	8:08	8:12	8:16	8:20	8:24	8:28	8:32	8:36	8:40	8:44	8:48	8:52	8:56	9:00	9:04
Oss	Station Ossseweg	7:04	7:08	7:12	7:16	7:20	7:24	7:28	7:32	7:36	7:40	7:44	7:48	7:52	7:56	8:00	8:04	8:08	8:12	8:16	8:20	8:24	8:28	8:32	8:36	8:40	8:44	8:48	8:52	8:56	9:00	9:04
Berghem	Station Berghem	7:04	7:08	7:12	7:16	7:20	7:24	7:28	7:32	7:36	7:40	7:44	7:48	7:52	7:56	8:00	8:04	8:08	8:12	8:16	8:20	8:24	8:28	8:32	8:36	8:40	8:44	8:48	8:52	8:56	9:00	9:04

werkdagen - ri.2

Berghem	Station Berghem	0:00	0:04	0:08	0:12	0:16	0:20	0:24	0:28	0:32	0:36	0:40	0:44	0:48	0:52	0:56	1:00	1:04	1:08	1:12	1:16	1:20	1:24	1:28	1:32	1:36	1:40	1:44	1:48	1:52	1:56	2:00	
Oss	Station Ossseweg	7:27	7:31	7:35	7:39	7:43	7:47	7:51	7:55	7:59	8:03	8:07	8:11	8:15	8:19	8:23	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31
Oss	Station NS	7:27	7:31	7:35	7:39	7:43	7:47	7:51	7:55	7:59	8:03	8:07	8:11	8:15	8:19	8:23	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31
Oss	WKC Ruwaard	7:27	7:31	7:35	7:39	7:43	7:47	7:51	7:55	7:59	8:03	8:07	8:11	8:15	8:19	8:23	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31
Heesch	J.F. Kennedystraat	7:27	7:31	7:35	7:39	7:43	7:47	7:51	7:55	7:59	8:03	8:07	8:11	8:15	8:19	8:23	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31

S\_avg 20,8  
 dru per dag 32,00  
 dik per dag 1332  
 aantal bussen 3

zaterdag - ri.1

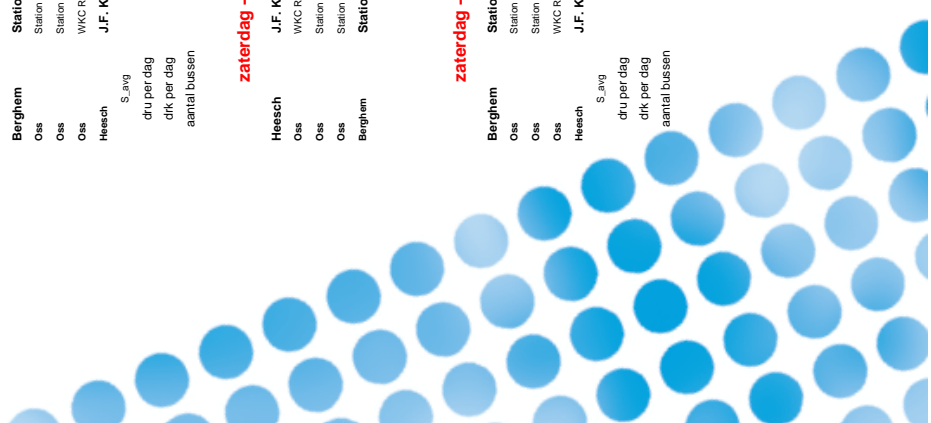
Heesch	J.F. Kennedystraat	0:00	0:04	0:08	0:12	0:16	0:20	0:24	0:28	0:32	0:36	0:40	0:44	0:48	0:52	0:56	1:00	1:04	1:08	1:12	1:16	1:20	1:24	1:28	1:32	1:36	1:40	1:44	1:48	1:52	1:56	2:00	
Oss	WKC Ruwaard	8:15	8:19	8:23	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31	9:35	9:39	9:43	9:47	9:51	9:55	9:59	10:03	10:07	10:11	10:15	10:19
Oss	Station NS	8:15	8:19	8:23	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31	9:35	9:39	9:43	9:47	9:51	9:55	9:59	10:03	10:07	10:11	10:15	10:19
Oss	Station Ossseweg	8:15	8:19	8:23	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31	9:35	9:39	9:43	9:47	9:51	9:55	9:59	10:03	10:07	10:11	10:15	10:19
Berghem	Station Berghem	8:15	8:19	8:23	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31	9:35	9:39	9:43	9:47	9:51	9:55	9:59	10:03	10:07	10:11	10:15	10:19

S\_avg 20,8  
 dru per dag 28,48  
 dik per dag 1199  
 aantal bussen 3

zaterdag - ri.2

Berghem	Station Berghem	0:00	0:04	0:08	0:12	0:16	0:20	0:24	0:28	0:32	0:36	0:40	0:44	0:48	0:52	0:56	1:00	1:04	1:08	1:12	1:16	1:20	1:24	1:28	1:32	1:36	1:40	1:44	1:48	1:52	1:56	2:00	
Oss	Station Ossseweg	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31	9:35	9:39	9:43	9:47	9:51	9:55	9:59	10:03	10:07	10:11	10:15	10:19	10:23	10:27	10:31
Oss	Station NS	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31	9:35	9:39	9:43	9:47	9:51	9:55	9:59	10:03	10:07	10:11	10:15	10:19	10:23	10:27	10:31
Oss	WKC Ruwaard	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31	9:35	9:39	9:43	9:47	9:51	9:55	9:59	10:03	10:07	10:11	10:15	10:19	10:23	10:27	10:31
Heesch	J.F. Kennedystraat	8:27	8:31	8:35	8:39	8:43	8:47	8:51	8:55	8:59	9:03	9:07	9:11	9:15	9:19	9:23	9:27	9:31	9:35	9:39	9:43	9:47	9:51	9:55	9:59	10:03	10:07	10:11	10:15	10:19	10:23	10:27	10:31

S\_avg 20,8  
 dru per dag 28,48  
 dik per dag 1199  
 aantal bussen 3





Model 5

Snel en vaak+

Uurblok	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
werkdag	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
zaterdag																			
zondag																			

werkdagen - lijn 1

Ons	Station NS	Uitsen	Metrogevel	Station NS	Begijnen	S_avg	dru per dag	dfk per dag	aantal bussen																						
0:00	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	
0:08	27:00	7:08	7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:08	20:38	21:08	21:38
0:05	16:00	7:13	7:43	8:13	8:43	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13	19:43	20:13	20:43	21:13	21:43
0:10	30:00	7:23	7:53	8:23	8:53	9:23	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23	19:53	20:23	20:53	21:23	21:53
0:23	73:00	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23

1 + 2 samen

werkdagen - lijn 2

Ons	Station NS	WVC Ruwaard	Heesch	J.F. Kennedystraat	Heesch	Station NS	S_avg	dru per dag	dfk per dag																						
0:00	7:24	7:54	8:24	8:54	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	20:54	21:24	21:54	
0:08	28:00	7:32	8:02	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	21:02	21:32	22:02
0:08	38:00	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40	21:10	21:40	22:10
0:00	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40	21:10	21:40	22:10	
0:11	50:00	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21	19:51	20:21	20:51	21:21	21:51	22:21
0:08	28:00	7:59	8:29	8:59	9:29	9:59	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29	20:59	21:29	21:59	22:29
0:35	144:00	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	

1 + 2 samen

zaterdag - lijn 1

Ons	Station NS	Uitsen	Metrogevel	Station NS	Begijnen	S_avg	dru per dag	dfk per dag	aantal bussen																				
0:00	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	
0:08	27:00	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:08	20:38	21:08	21:38
0:05	16:00	8:13	8:43	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13	19:43	20:13	20:43	21:13	21:43
0:10	30:00	8:23	8:53	9:23	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	19:23	19:53	20:23	20:53	21:23	21:53
0:23	73:00	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23	0:23

1 + 2 samen

zaterdag - lijn 2

Ons	Station NS	WVC Ruwaard	Heesch	J.F. Kennedystraat	Heesch	Station NS	S_avg	dru per dag	dfk per dag																				
0:00	8:24	8:54	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	20:54	21:24	21:54	
0:08	28:00	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	21:02	21:32	22:02
0:08	38:00	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40	21:10	21:40	22:10
0:00	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40	21:10	21:40	22:10	
0:11	50:00	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21	19:51	20:21	20:51	21:21	21:51	22:21
0:08	28:00	8:59	9:29	9:59	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29	20:59	21:29	21:59	22:29
0:35	144:00	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35	0:35

1 + 2 samen



## Bijlage 7- Overzicht kosten en opbrengsten

	aantal ritten per dagsort		dagen per maand		reizigers per maand	reizigers per dag	reizigers per rit	frequentie	
	mv	za	mv	za					
lijn 1	25	19	21,3	4,3	3840	150	6,2	2x	Ruwaard
lijn 2	24	19	21,3	4,3	1440	56	2,4	2x	Ussen
lijn 3	12	9	21,3	4,3	1180	46	4,0	1x	Mettegeupel
lijn 4	10	8	21,3	4,3	560	22	2,3	1x	Ruwaard

### toegankelijk en comfortabel

	kosten	
	mv	za
dru per dag	23:27:00	18:59:00
dagen per jaar	255	52
dru per jaar	6966:53:00	
prijs per dru	€ 48,00	uitgaande van inzet van 8p taxibussen
prijs per dru	€ 70,00	uitgaande van inzet van ProCity bussen
kosten per jaar	€ 334.410	taxi (3 bussen)
kosten per jaar	€ 487.682	procity (3 bussen)

reizigers per <b>maand</b>	2800	totaal 2 richtingen
gemiddelde reisafstand (km)	3,5	
gemiddelde opbrengst per kilometer	€ 0,12	
maanden per jaar	12	

jaaropbrengsten	€ 14.112	<b>kostendeckingsgraad taxi</b>	<b>4,2%</b>
jaaropbrengsten	€ 14.112	<b>kostendeckingsgraad procity</b>	<b>2,9%</b>

### snel en vaak

	kosten	
	mv	za
dru per dag	32:00:00	28:48:00
dagen per jaar	255	52
dru per jaar	9657:36:00	
prijs per dru	€ 48,00	uitgaande van inzet van 8p taxibussen
prijs per dru	€ 70,00	uitgaande van inzet van ProCity bussen
toeslag	15%	ivm ongunstige omloop inzet van 3 ipv. 2 bussen
kosten per jaar	€ 533.100	taxi (3 bussen)
kosten per jaar	€ 777.437	procity (3 bussen)

reizigers per werkdag	375	zaterdag	275
gemiddelde reisafstand (km)	4,5	gemiddeld voor Heesch/Ruwaard en Berghem	
gemiddelde opbrengst per kilometer	€ 0,12		
dagen per jaar	255	52	

jaaropbrengsten	€ 59.360	<b>kostendeckingsgraad taxi</b>	<b>11,1%</b>
jaaropbrengsten	€ 59.360	<b>kostendeckingsgraad procity</b>	<b>7,6%</b>

### snel en vaak +

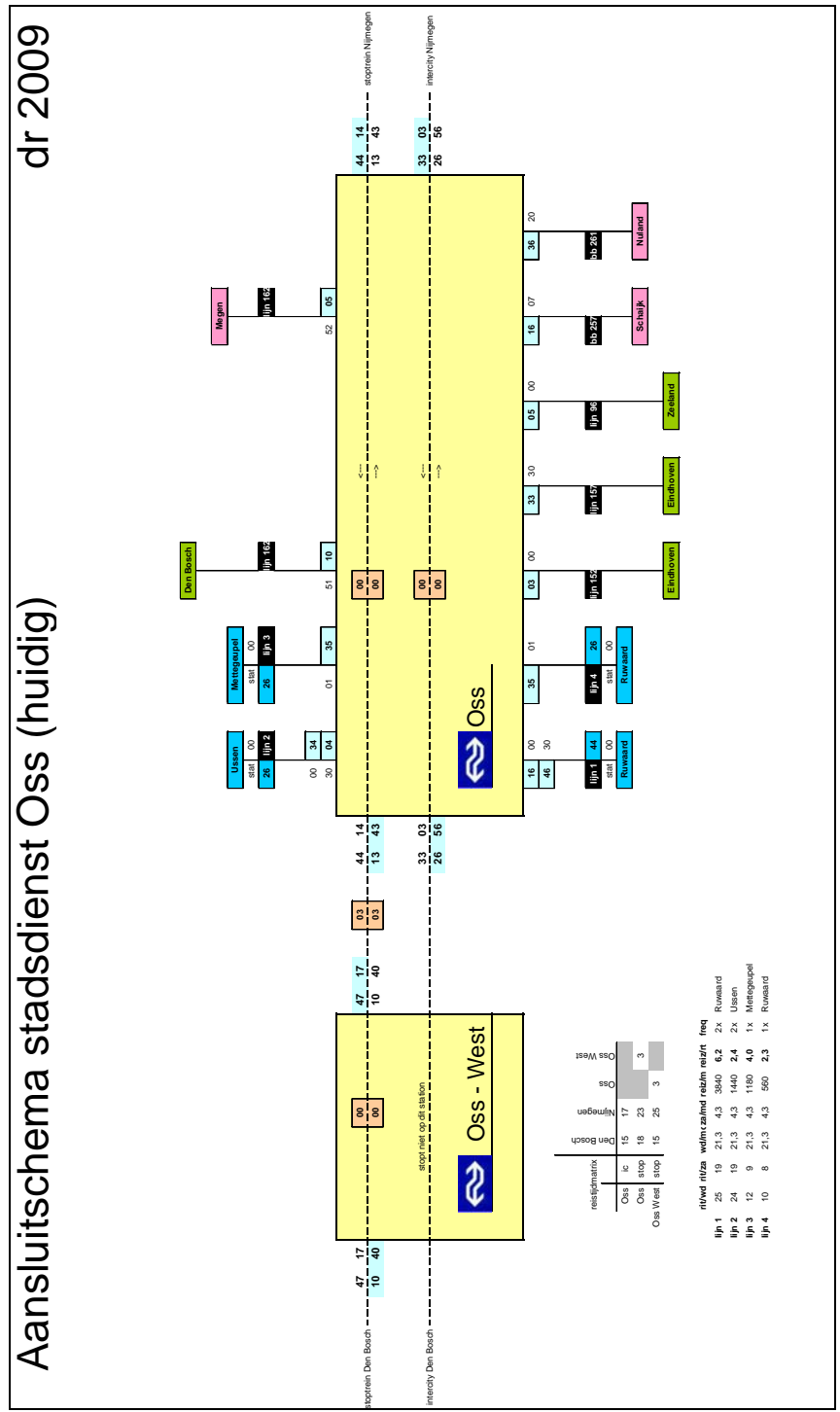
	kosten	
	mv	za
dru per dag	29:00:00	27:04:00
dagen per jaar	255	52
dru per jaar	8802:28:00	
prijs per dru	€ 48,00	uitgaande van inzet van 8p taxibussen
prijs per dru	€ 70,00	uitgaande van inzet van ProCity bussen
toeslag	0%	ivm gunstige omloop inzet van 2 bussen
kosten per jaar	€ 422.518	taxi (2 bussen)
kosten per jaar	€ 616.173	procity (2 bussen)

reizigers per werkdag	400	zaterdag	300
gemiddelde reisafstand (km)	4,5	gemiddeld voor Heesch/Ruwaard en Berghem	
gemiddelde opbrengst per kilometer	€ 0,12		
dagen per jaar	255	52	

jaaropbrengsten	€ 63.504	<b>kostendeckingsgraad taxi</b>	<b>15,0%</b>
jaaropbrengsten	€ 63.504	<b>kostendeckingsgraad procity</b>	<b>10,3%</b>



Bijlage 8 - Aansluitschema's







## Colofon

Uitgave oktober 2011

Vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van 19 mei 2011

Redactie: Stadsbeleid, afdeling Leefomgeving, Wonen en Economie

Vormgeving & Druk: reprografie gemeente Oss