

Advies:

Lijnnummering nieuwe concessie Oost-Brabant

Referentie: 26.01
Adviesdatum: 6 maart 2026
Behandeld door: Sophie van der Veeke
Aanvrager: Bart Assendelft/Arriva
Aanvraagdatum: 14 januari 2026

Geachte heer Assendelft, beste Bart,

Naar aanleiding van uw verzoek om advies met betrekking tot de lijnnummering voor de nieuwe concessie Oost-Brabant, adviseren wij als volgende:

U vroeg advies over 5 punten. Deze zullen wij hier per punt behandelen:

1. Directlijnen

Arriva vraagt naar de voorkeur van Reizigersoverleg Brabant met betrekking tot de nummering van de Directlijnen. Directlijnen vallen in het Programma van Eisen (PvE) tussen gewone streeklijnen (100 serie) en Bravodirectlijnen (300 serie) in. Arriva heeft tot nu toe in hun communicatie ervoor gekozen om deze lijnen in de 300-serie te nummeren, net als de Bravodirectlijnen.

Directlijnen hebben weliswaar een iets hoger niveau dan de streeklijnen door bijvoorbeeld hogere frequenties en ritten in de late avond, maar rijden niet met hoogwaardig materieel en via snellere routes zoals vereist voor Bravodirectlijnen. Ons advies is daarom deze lijnen een 100-nummer te geven net als normale streeklijnen.

2. Streeklijnen doorgekoppeld aan stadslijn

In de plannen van Arriva voor de nieuwe concessie wordt streeklijn 136 uit Drunen doorgekoppeld naar Hambaken. Hambaken is een wijk in Den Bosch die in de huidige concessie door stadslijn 2 en 7 wordt gereden. Stadslijnen kennen in de nieuwe concessie hogere eisen met ritten tot in de late avond en ritten in het weekend.

Ons advies is om deze lijn op te splitsen en het deel naar Hambaken een stadsnummer te geven. Wij hebben er begrip voor dat deze hoge eisen misschien niet aansluiten bij de vervoersvraag in de wijk

Hambaken, maar toch lijkt een stadsnummer ons logischer. Het is verwarrend voor reizigers wanneer lijn 136 op het station opeens twee verschillende richtingen uit rijdt.

3. Streeklijn met stadstraject

Een ander punt waar Arriva advies om vraagt is lijn 137. Deze lijn rijdt van het station Den Bosch naar de wijk De Haverleij en het dorp Engelen, ongeveer via de route van de huidige stadslijn 5. Ook hier begrijpen wij dat de vervoersvraag niet aansluit bij de eisen die aan een stadslijn zijn gesteld. Ons advies is om ook deze lijn een stadsnummer te geven, net als de huidige lijn op deze route. Dit sluit beter aan bij de route en functie van deze lijn.

4. Lijnen met meerdere eindpunten

Arriva vraagt of lijnen die aan het einde van hun route splitsen, twee verschillende lijnnummers moeten krijgen. In de plannen van Arriva krijgen twee stadslijnen meerdere eindpunten: Lijn 1 rijdt vanaf het station naar halte Zwartbroekweg, waarna de helft van de ritten naar Maasoever gaat en de andere helft naar Empel. Lijn 4 heeft een kleinere splitsing: Alle ritten rijden tot halte Spirealaan in Rosmalen, maar de helft van de ritten rijdt naar Groote Wielen Noord (halte Korte Beemden), en de andere helft naar Groote Wielen Zuid. (halte Groote Wielenlaan). Wij kunnen ons vinden in het voorstel van Arriva om lijnen met verschillende eindpunten een eigen lijnnummer te geven. Een duidelijke lijnstructuur maakt het netwerk voor reizigers begrijpelijker en draagt bij aan een vanzelfsprekender gebruik van het openbaar vervoer.

5. Lijnen die een lus rijden in twee richtingen

Wanneer een lijn aan het einde van de route een lus de ene keer linksom en de andere keer rechtsom rijdt, moet het voor de reiziger duidelijk zijn welke variant gereden wordt. U vraagt ons advies over hoe dit het beste gecommuniceerd kan worden naar de reizigers.

Ons advies is hier om de lijnen een via-bestemming te geven. Anders dan bij punt vier doen alle ritten wel alle haltes aan, waardoor wij hier geen noodzaak zien voor een eigen nummer. Wel zien wij graag dat er gewerkt wordt met via-bestemmingen in de reisinformatie, in de Reeshof bijvoorbeeld 'Reeshof-Noord via Tuindorp de Kievit' of in de andere richting 'Reeshof-Noord via Dalem'. Ook kan er gebruik gemaakt worden van haltenamen, zeker omdat in Goirle minder duidelijke wijknamen bestaan. Ook kan ter verduidelijking een draaiende cirkelpijl gebruikt worden, bijvoorbeeld: 'lijn "25" (en andersom)' zoals in Almere ook gebeurt bij stadslijn M1, die een vergelijkbare lus aan het einde van haar route heeft.

Wij ontvangen uw inhoudelijke reactie over de lijnnummering in concessie Oost graag uiterlijk 17 april (6 weken na ontvangst). Uiteraard staan wij open voor verdere toelichting indien gewenst. U kunt hiervoor contact opnemen met Sophie van der Veeke, de betreffende Adviseur/ Vertegenwoordiger reizigersbelangen.

Wij publiceren dit advies na 20 maart (2 weken) op www.reizigersoverlegbrabant.nl.

Met vriendelijke groet,

Maruška Lestrade-Brouwer
Voorzitter, Reizigersoverleg Brabant