

**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](mailto:goudappel@goudappel.nl)  
[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)



**Goudappel Coffeng**  
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

Provincie Noord-Brabant

# Hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk Bestuurlijk advies

Datum 13 december 2002

Kenmerk NBA106/Hgj/1297

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 Bestuurlijk advies
Kenmerk	NBA106/Hgj/1297
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 en 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, vervoerswaarde, de Efteling, N261, Loon op Zand



	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Probleem	3
2.1	Huidig aanbod openbaar vervoer	3
2.2	Probleemanalyse	3
2.3	Potentiële vervoerswaarde	4
3	Verbeteringsmogelijkheden	6
3.1	De onmogelijkheid van tram of light rail	6
3.2	Geoptimaliseerde busverbinding	6
3.3	openbaar-vervoeringang De Efteling	8
3.4	Vrijliggende busvoorzieningen	8
4	Bestuurlijk advies	10



## 1 Inleiding

### *Aanleiding*

De provinciale weg N261 tussen Waalwijk en Tilburg laat de laatste jaren een groei van het verkeer en dientengevolge 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). Voor verbetering van het openbaar vervoer wordt gedacht aan verhoging van de kwaliteit, alsmede de snelheid.

De corridor Tilburg - Waalwijk maakt deel uit van het Langstraattraject Den Bosch - Waalwijk - Tilburg. Sinds 15 jaar wordt gediscussieerd over de mogelijkheden voor hoogwaardig collectief vervoer in deze regio. Deze discussie is gevoed door verschillende onderzoeken<sup>1</sup> die in de loop der jaren hebben plaatsgevonden. Vooralsnog heeft dit echter niet geleid tot een eensluidende aanbeveling voor het traject.

Begin 2003 is het moment aangebroken om definitieve keuzen te maken over openbaar vervoer op de corridor Tilburg - Waalwijk, rekening houdende met de duidelijk aanwezige relatie richting Den Bosch. Eerste reden is dat via de planstudie tracé/MER N261 plannen worden ontwikkeld om de N261 om te bouwen tot een autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. 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 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.

---

<sup>1</sup> Zie hoofdstuk 2 'Documentanalyse' van het bijlagenrapport 'Hoogwaardig Collectief Vervoer op de relatie Waalwijk - Tilburg' (kenmerk NBA106/Hgj/1298 d.d. 13 december 2002).



### *Aanpak*

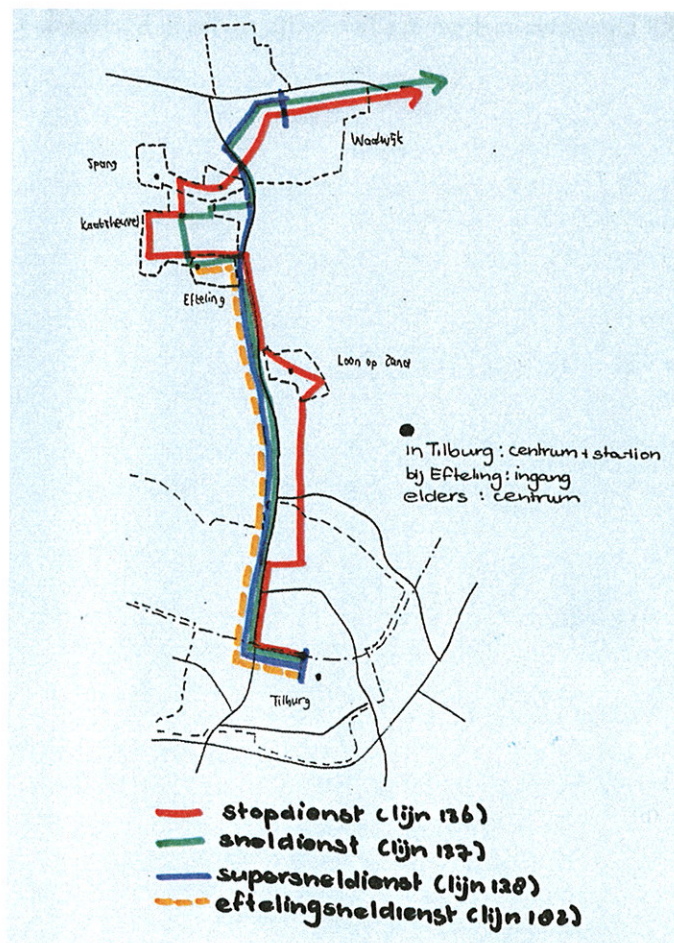
De mogelijkheden voor hoogwaardig openbaar c.q. hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Waalwijk - Tilburg zijn veelvuldig onderzocht. Vraag is wat al die onderzoeken ons leren. Aan de hand van een documentanalyse en met behulp van aanwezige expertise binnen Goudappel Coffeng is de huidige situatie verkend en zijn verbeteringsmogelijkheden in kaart gebracht. In een drietal interviews is het concept-aanvalsplan getoetst, waarna in een afsluitende workshop gezocht is naar overeenstemming over de (on)mogelijkheden voor hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Waalwijk - Tilburg. De bevindingen van deze bijeenkomst zijn verwerkt in het bestuurlijk advies<sup>2</sup>.

### *Leeswijzer*

In voorliggend bestuurlijk advies wordt in hoofdstuk 2 eerst een beschrijving gegeven van het huidige buslijnnetwerk en zijn beperkingen. Ook wordt de potentiële voerswaarde vertaald in een reële frequentie per mogelijke modaliteit. Op basis van die analyse wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de verbeteringsmogelijkheden voor het openbaar vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk. Op basis van die beschrijving wordt afgesloten met het daadwerkelijk advies in hoofdstuk 4.

---

<sup>2</sup> De tussentijds geproduceerde producten, interviewverslagen en workshopresultaten zijn opgenomen in het bijlagenrapport 'Hoogwaardig Collectief Vervoer op de relatie Waalwijk - Tilburg' (kenmerk NBA106/Hgj/1298 d.d. 13 december 2002).



Figuur 2.1: Huidige lijnennet corridor Tilburg - Waalwijk



## 2 Probleem

### 2.1 Huidig aanbod openbaar vervoer

Het buslijnnetwerk in de corridor Tilburg - Waalwijk bestaat uit vier lijnen. Drie van deze vier lijnen rijden op het traject Tilburg - Waalwijk - Den Bosch. Het gaat om de stopdienst 136, de sneldienst 137 en de supersneldienst 138/ (Waalwijk - Den Bosch lijn 93). Lijn 182 pendelt tussen Tilburg en de Efteling (de Eftelingsneldienst). Voorts rijdt nog lijn 181, de Eftelingsneldienst tussen Den Bosch en de Efteling; deze lijn blijft verder in dit advies buiten beschouwing. Op het drukste traject van de corridor bedraagt het aantal reizigers circa 4.000 op een werkdag in twee richtingen samen.

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

Tabel 2.1: Kenmerken huidig lijnnet corridor Tilburg - Waalwijk

### 2.2 Probleemanalyse

#### *Nieuwe modaliteiten?*

De corridor Tilburg - Waalwijk kent een aantal goed bezette buslijnen. Breed leeft echter de gedachte dat de potentiële vervoerswaarde aanzienlijk hoger ligt dan het huidige aandeel van 4.000 reizigers op het drukste traject tussen Tilburg en Waalwijk. Om die reizigersgroei daadwerkelijk te realiseren, wordt onder andere door de politiek veelvuldig gesproken over het inzetten van andere modaliteiten als tram of light rail. De discussie is onderdeel van een bredere discussie over mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer in de corridor, in termen van kwaliteit en snelheid. De verwachte congestietoename op de N261 speelt daarin een belangrijke rol.



### *Snelheid versus ontsluiting*

Opvallend aan het huidige lijnennetwerk is het beperkte onderscheid tussen de vier lijnen. Lijn 138 is feitelijk een extra spitsbus van lijn 137, met een iets verschillende route en minder halten. Sneldienst 137 rijdt deels ontsluitend in Kaatsheuvel, waar lijn 138 de N261 blijft volgen.

De ontsluiting van Kaatsheuvel en de Efteling wordt naast lijn 137 verzorgd door lijn 136. Lijn 136 ontsluit daarnaast tevens Loon op Zand. Er is dus sprake van een stopdienst en een sneldienst die beide Kaatsheuvel ontsluiten. Daarnaast is er nog lijn 182 die 's morgens van Tilburg NS naar de Efteling rijdt en 's middags weer terug zonder tussenliggende halten, via hetzelfde traject als lijn 137.

Het huidige lijnennetwerk is een compromis tussen snelheid via een rechtstreekse verbinding en de wens om tevens Loon op Zand, Kaatsheuvel en de Efteling snel te ontsluiten. De combinatie van snelheid en ontsluiting van Loon op Zand, Kaatsheuvel en de Efteling is echter niet mogelijk door de ligging van beide bestemmingen ten opzichte van de N261, de rechtstreekse route tussen Tilburg en Waalwijk. De analyse van de huidige situatie leert dat te veel bestemmingen te ver terzijde van de N261 liggen, om alle vervoersstromen in de corridor in een snelle dienst onder te brengen:

- afstand sneldiensthalte tot Kaatsheuvel-West is ruim 2 km;
- afstand sneldiensthalte tot de ingang van de Efteling is bijna 1 km.

## 2.3 Potentiële vervoerswaarde

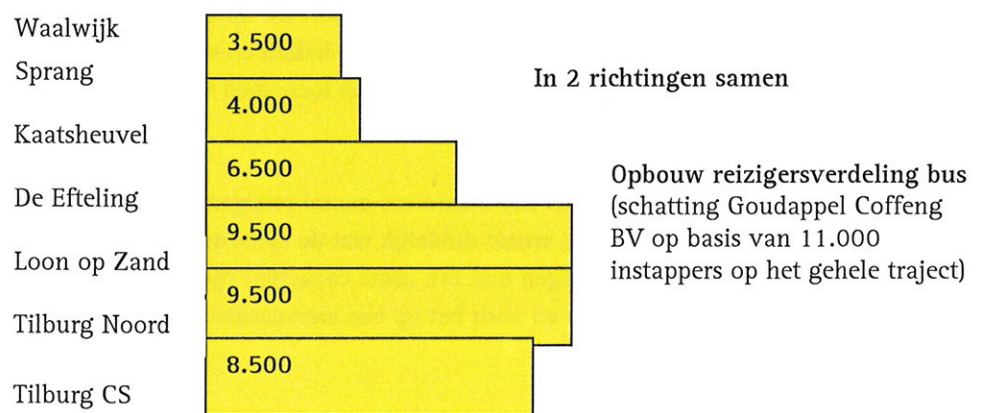
De potentiële vervoerswaarde op de corridor Tilburg - Waalwijk is bepalend voor de mogelijkheid voor het inzetten van tram of light-railmateriaal op het traject. De potentiële vervoerswaarde wordt geschat op een maximum van 9.500 reizigers op een werkdag op het drukste traject in de corridor (11.000 instappers op het traject op een werkdag)<sup>3</sup>. De opbouw van de reizigersverdeling is weergegeven in figuur 2.2.

Het aantal van 11.000 instappers is de maximaal te genereren vraag bij een optimaal aanbod van collectief vervoer. Dit optimale aanbod (bijvoorbeeld goede aansluitingen, snelle verbindingen, nabije halten en comfort) is niet vervoermiddelafhankelijk. De vraag naar vervoer zal niet toenemen wanneer met light rail of tram wordt gereden in plaats van busvervoer.

Wanneer het maximum aantal reizigers wordt gecombineerd met verschillende modaliteiten, wordt duidelijk wat de consequenties zijn voor het aantal ritten (frequentie). Voertuigen met een grote capaciteit rijden minder frequent, om voldoende vulling te krijgen en voor het op een aanvaardbaar peil houden van de exploitatiekosten. Bij

<sup>3</sup> Onderzoek alternatieve vervoerssystemen Tilburg - Waalwijk, Witteveen+Bos Raadgevend ingenieurs BV.





*Figuur 2.2: Opbouw reizigersverdeling bus bij verwacht maximaal aantal reizigers*



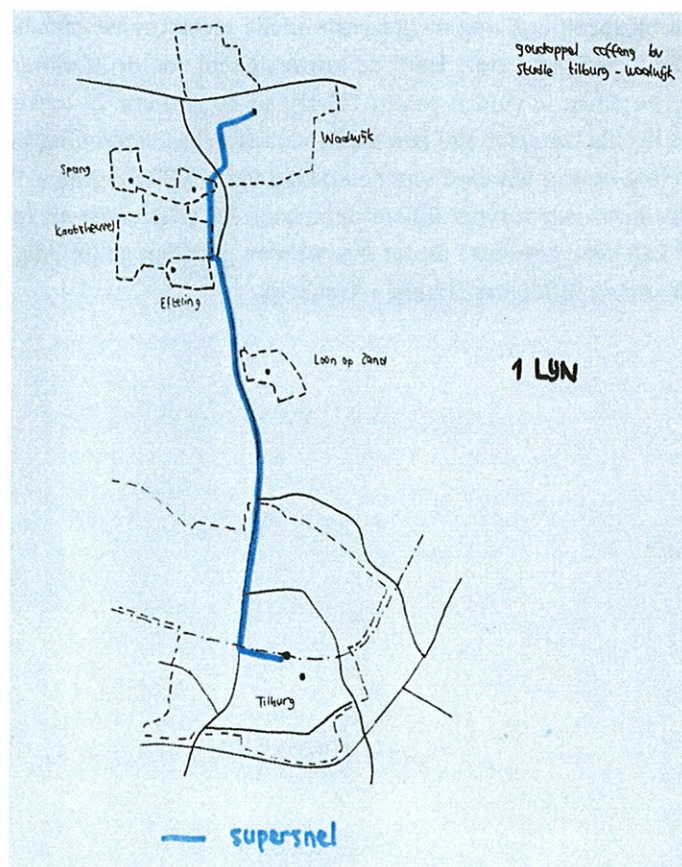
verdubbeling van de capaciteit wordt de frequentie gehalveerd. In tabel 2.2 is uitgegaan van één lijn. Bij meerdere lijnen is dat de frequentie voor alle lijnen samen.

type vervoermiddel	in de spitsuren	in de daluren	in de avonduren
bus	elke 4 minuten	elke 7 minuten	elke 12 minuten
gelede bus	elke 6 minuten	elke 10 minuten	elke 15 minuten
tram (zoals in Den Haag)	elke 12 minuten	elke 20 minuten	elke 30 minuten
gekoppelde tram (zoals in Nieuwegein)	elke 20 minuten	elke 30 minuten	elke 60 minuten

*Tabel 2.2: Frequenties per modaliteit voor het vervoer van 9.500 reizigers in twee richtingen*

Tabel 2.2 maakt duidelijk dat de potentiële vervoerswaarde ontoereikend is voor tram en gekoppelde tram. De frequentie wordt dusdanig laag dat de kwaliteit van het openbaar vervoer juist verslechtert en daarnaast gaat de aansluiting naar Den Bosch verloren. Het aantal reizigers ligt met 9.500 per dag op het drukste traject ook geheel in de bussfeer. Het drukste traject van de Nieuwegein-tramlijn (gekoppelde tram) kent bijvoorbeeld 19.000 reizigers per dag.

Daarbij speelt ook nog de gewenste snelle rechtstreekse ontsluiting van de Efteling tijdens specifieke uren. Door de aanwezigheid van de Efteling zijn de grootste vervoersstromen te vinden tussen Tilburg en de Efteling. Bezoekers van de Efteling hebben slechts behoefte aan een snelle rechtstreekse verbinding in de ochtenduren naar de Efteling en aan het eind van de middag van de Efteling naar Tilburg CS. Dit vraagt om extra inzet van vervoer tijdens deze uren. Bij voertuigen als (gekoppelde) tram en light rail kan deze gewenste dienst niet worden geboden gelijktijdig met het in stand houden van de lijndienst Tilburg - Waalwijk.



Figuur 3.1: Optie 1 lijnennet



### 3 Verbeteringsmogelijkheden

Voor het aanbod van collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk is in de loop der jaren gesproken over verschillende modaliteiten:

- light rail (bijvoorbeeld RUF, Cityhopper);
- (gekoppelde) tram;
- (gelede) bus.

In dit hoofdstuk wordt beschreven waarom light rail en tram niet haalbaar zijn en waarom een geoptimaliseerde busverbinding wel tegemoet komt aan de wens van hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk.

#### 3.1 De onmogelijkheid van tram of light rail

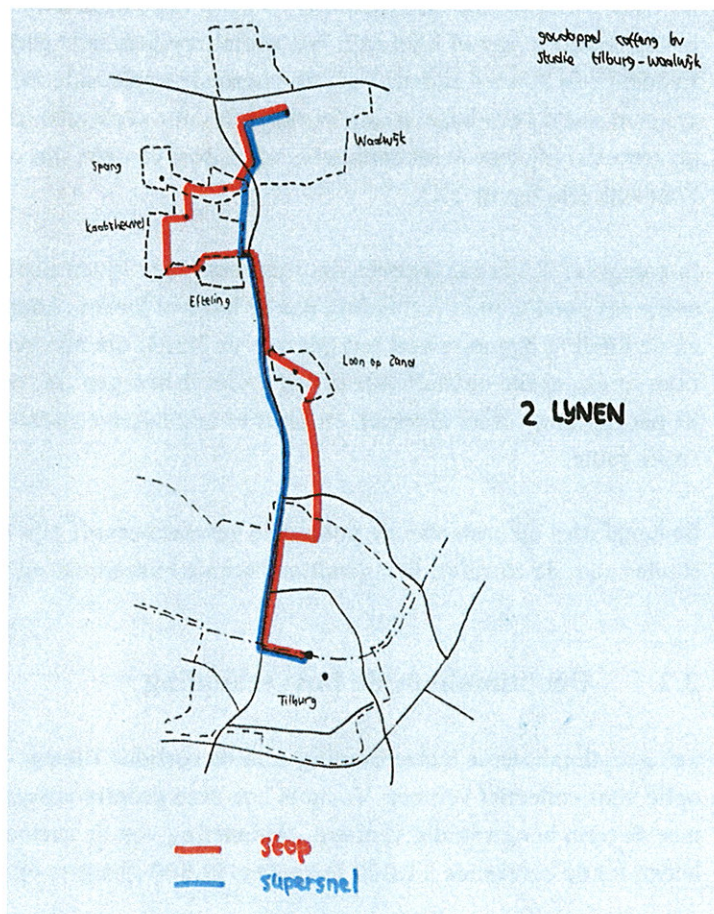
In paragraaf 2.3 is beschreven dat de potentiële vervoerswaarde van 9.500 reizigers (in twee richtingen op een werkdag) op de drukste relaties in de corridor ontoereikend is voor tramvervoer of light rail. Het aantal reizigers is te gering om met een hoge frequentie te kunnen rijden. Voor een gezonde exploitatie zal een tram of light-rail-systeem slechts een beperkt aantal ritten per uur verzorgen. Daarbij moet worden opgemerkt dat bij deze berekeningen is uitgegaan van één lijn op de corridor Tilburg - Waalwijk (zie figuur 3.1).

In paragraaf 2.2 is aangegeven dat minimaal twee lijnen nodig zijn om zowel een snelle als ontsluitende verbinding aan te kunnen bieden. Loon op Zand, Kaatsheuvel en de Efteling liggen te veel terzijde van de N261, om alle vervoersstromen in de corridor in één snelle ontsluitende dienst onder te brengen. Bij twee lijnen zal de frequentie per lijn nog verder afnemen en blijft er nog minder markt over voor een tram op de snelle route.

De conclusies op basis van de potentiële vervoerswaarde zijn overeenkomstig eerdere studies naar de corridor. Een geoptimaliseerde busverbinding is de enige reële optie.

#### 3.2 Geoptimaliseerde busverbinding

Een geoptimaliseerde busverbinding is in de corridor Tilburg - Waalwijk de enige reële optie voor collectief vervoer. Vraag is hoe deze geoptimaliseerd kan worden en daarmee de term hoogwaardig verdient. Verbetering van de snelheid en kwaliteit moet leiden tot de berekende 11.000 instappers (9.500 reizigers op de drukste relatie).



Figuur 3.2: Optie 2 lijnennet



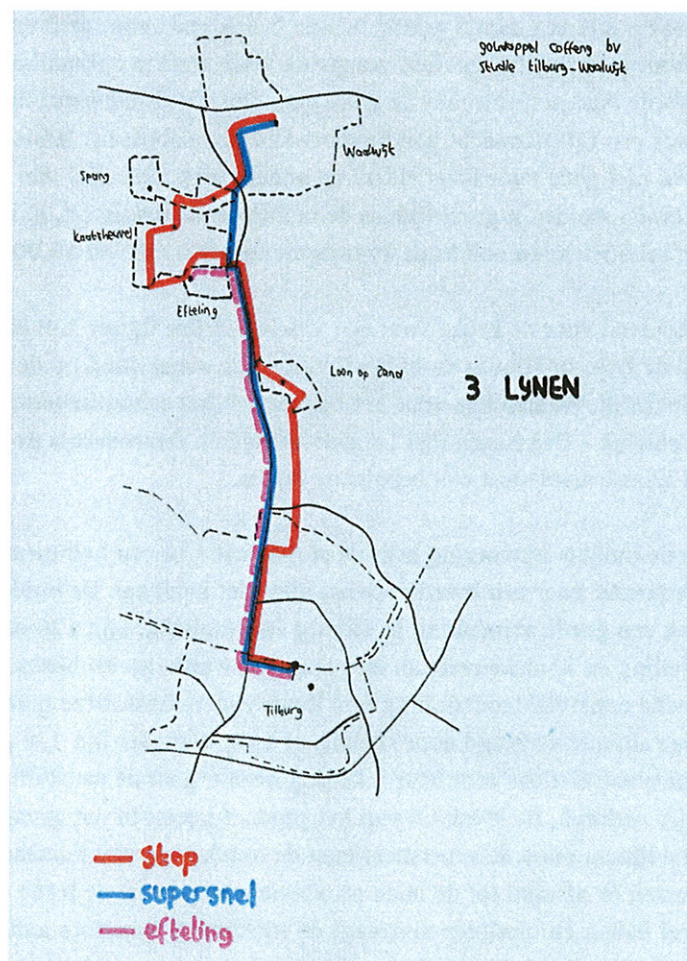
Eerste vraag is uit hoeveel lijnen het netwerk in de corridor zou moeten bestaan. Duidelijk is dat één lijn ontoereikend is voor een snelle verbinding tussen Tilburg - Waalwijk en een goede ontsluiting van Loon op Zand, Kaatsheuvel en de Efteling.

Bij een keuze voor 2 lijnen (zie figuur 3.2) is het mogelijk een snelle lijn van Tilburg naar Waalwijk aan te bieden (huidige supersneldienst 138) en een ontsluitende lijn die Loon op Zand, Kaatsheuvel en de Efteling aandoet (huidige stopdienst 136). Reizigers hebben in principe daarmee een toereikend aanbod van lijnen, mits de frequentie voldoende hoog is. De oppervlakteontsluiting van Kaatsheuvel (waar nu lijn 137 rijdt) vermindert. Eftelingreizigers wordt vervoerd met een bus die onderweg veel halten aandoet.

Een derde lijn (zie figuur 3.5) in de vorm van de Eftelingsneldienst (huidige lijn 182) is onontbeerlijk, gezien de grote toestroom van reizigers naar de Efteling. Bezoekers van de Efteling komen voornamelijk tussen 9.00 en 11.00 en vertrekken aan het eind van de middag weer richting Tilburg. In feite is dus sprake van twee spitsperiodes, waarin met een aantal gelede bussen 's ochtends naar de Efteling en 's middags naar Tilburg wordt gereden. Een vraagstuk voor verdere optimalisatie van de lijn is de inzet van de bussen gedurende de stille periodes. De Eftelingsneldienst leent zich uitstekend voor een totaalconcept met bijvoorbeeld 'themabussen'. Anderzijds lenen themabussen zich niet goed voor inzet elders op andere uren. Een deel van de Eftelingbussen zou kunnen worden ingezet tijdens de ochtendspits tussen 07.00 en 09.00 uur (forensen en scholieren) en ook in de avondspits tussen 17.00 en 19.00 uur.

Bepalend voor de keuze voor een vierde lijn (zie figuur 3.4) is de gewenste aansluiting op de trein in Tilburg én in Waalwijk en de aansluiting op de bus naar Den Bosch in Waalwijk. Waalwijk is voor het busvervoer het scharnierpunt in de corridor Tilburg - Waalwijk - Den Bosch (het Langstraatraject). Daarnaast is de oppervlakteontsluiting in Kaatsheuvel-Oost een bepalende factor.

In de huidige lijnvoering kent de stopdienst 136 een halfuurdienst. Verhoging van de frequentie naar een kwartierdienst lijkt niet haalbaar. De huidige halfuurdienst biedt ook een goede aansluiting in Tilburg én Waalwijk. Lijn 136 ontsluit Loon op Zand, de Efteling en Kaatsheuvel aan met name de westkant. Probleem is het ontbreken van een goede oppervlakteontsluiting van Kaatsheuvel-Oost. Deze ontsluiting wordt in de huidige situatie verzorgd door sneldienst 137. Wanneer lijn 136 de ontsluiting van Kaatsheuvel-Oost voor haar rekening neemt, gaat de aansluiting in Tilburg én Waalwijk verloren. De kwaliteit van het product neemt in dat geval af. Bij het kiezen voor drie lijnen, moet de supersneldienst de ontsluiting van Kaatsheuvel-Oost verzorgen. Gezien de afstand tot de oude provinciale weg naast de N261 is dit een probleem. Te veel halten en omrijden vertraagt de sneldienst, waardoor aansluitingen verloren gaan. Wordt gekozen voor een meer rechtstreekse verbinding dan is het de vraag of goede fietsparkeervoorziening en fietspaden het ongemak van grote loopafstanden kunnen verzachten.



Figuur 3.3: Optie 3 lijnennet



Voor een optimalisatie van de busverbindingen is het belangrijk om zo lang mogelijk een hoge frequentie te bieden en goede aansluitingen te geven in Tilburg én Waalwijk. Eerder onderzoek heeft aangetoond dat het niet mogelijk is om bij een supersneldienst goede aansluitingen te geven én in Waalwijk én in Tilburg, behalve als een 15 minuutendienst (of nog frequenter) wordt gereden. Dit is een extra argument om de sneldienst in stand te houden en de supersneldienst te gebruiken als extra verbinding tijdens spitsperioden, gelijk de huidige situatie. Verdere optimalisatie is gelegen in het tijdens de stille uren zo lang mogelijk blijven rijden met een kwartierdienst van de sneldienst en het vinden van een ideale mix in de spits van stopdienst, sneldienst en supersneldienst.

### 3.3 Openbaar-vervoeringang de Efteling

Bezoekers van de Efteling hebben behoefte aan een snelle rechtstreekse verbinding. Dit houdt in dat vanaf Tilburg CS naar de westelijk gelegen hoofdingang van de Efteling wordt gereden. Dit vraagt om de inzet van speciale bussen, aangezien de hoofdingang op aanzienlijke afstand ligt van de N261 en daardoor de sneldienst geen optie is. Dit probleem zou kunnen worden ondervangen op twee manieren:

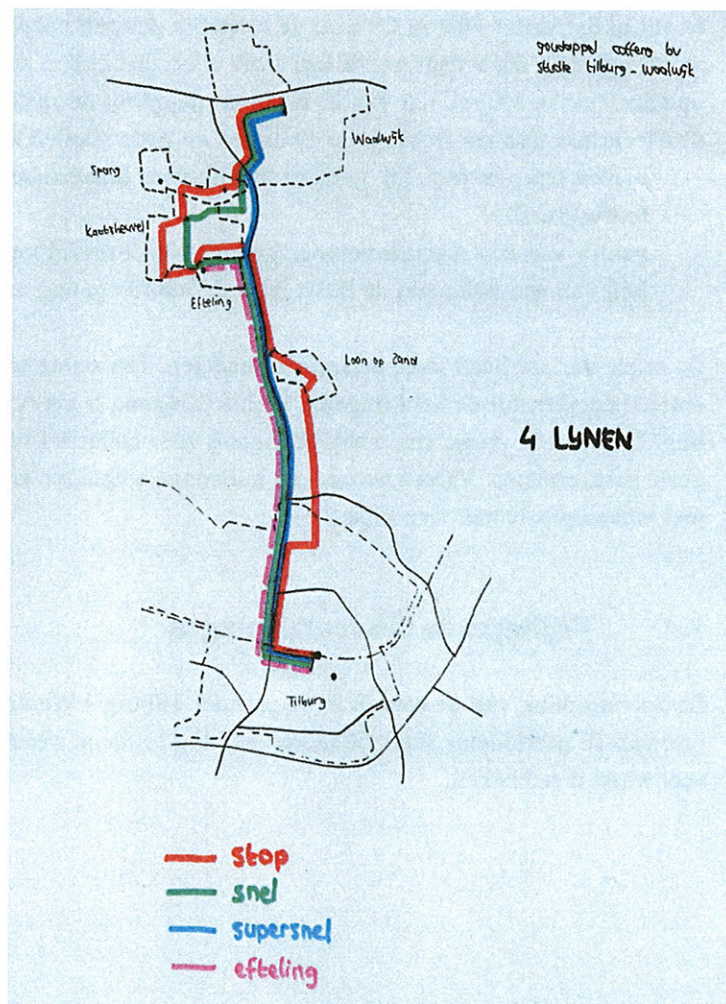
- aanleg van een oostelijk gelegen ingang voor busreizigers (zowel lijndiensten als touringcars);
- aanleg van een speciaal vervoersysteem (bijvoorbeeld lopende band à la Schiphol) van een halte van de N261 naar de hoofdingang van de Efteling.

De eerste variant heeft twee belangrijke nadelen. Ten eerste wil de Efteling graag de entree beperken tot de hoofdingang. De hoofdingang is het 'visitekaartje' van de Efteling. Ten tweede vraagt een oostelijk ingang voor collectief vervoer de aanleg van een grote parkeerplaats. Vanuit natuur- en milieuoverwegingen is een dergelijk ingang met parkeerplaats niet wenselijk.

### 3.4 Vrijliggende busvoorzieningen

De doorstroming van de bussen in de corridor Tilburg - Waalwijk is beperkt. Een analyse van de gemiddelde snelheid in vergelijking tot de gewenste snelheid leert dat nog veel winst is te boeken.





Figuur 3.4: Optie 4 lijnennet



lijn	gerealiseerde gemiddelde snelheid	wenselijke gemiddelde snelheid <sup>4</sup>
stopdienst 136	27,3 km/h	30 km/h
sneldienst 137	26,3 km/h	35 km/h
supersneldienst 138	29,4 km/h	40 km/h

Tabel 3.1: Dienstregelingsnelheid

Onderzoek<sup>5</sup> heeft aan het licht gebracht dat maar liefst negentien doorstromingsknelpunten zijn gesignaleerd op de route Tilburg - Waalwijk op de route van de lijnen 136, 137 en 138. Deze zijn grotendeels gesignaleerd op de N261. Binnen de kernen op de route zijn tevens vijf comfortknelpunten gesignaleerd. Het aanpakken van deze knelpunten is essentieel voor de wenselijke verbetering van het openbaar vervoer.

Vrijliggende busbanen kunnen hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Bij ombouw van de N261 naar autoweg met ongelijkvloerse kruisingen zullen er (volgens huidige berekeningen) voor de bus in de komende 20 jaar op de N261 geen doorstromingsproblemen meer bestaan. Aandacht is dan gewenst voor busvoorzieningen bij de aansluitingen. Echter, belangrijker nog dan vrijliggende busbanen zijn buspasseermogelijkheden waar auto's langzamer rijden (dan voor ongestoord busrijden nodig is) of stilstaan. Daar waar de bussen bij verkeerslichten komen, is prioriteit in het doorlaten van de bus noodzakelijk.

De lijnen 136, 137, 138 en 182 rijden voor een belangrijk deel dezelfde route. Doorstromingsmaatregelen op die gedeelten hebben een groter effect dan doorstromingsmaatregelen op delen waar slechts één lijn rijdt. Gezien het karakter en de kwaliteit van de aansluitingen is het opheffen van knelpunten voor lijn 137 het belangrijkste.

Voor de verre toekomst (na 20 jaar) kan worden overwogen om fysieke ruimte te reserveren voor een vrije busbaan, aanliggend aan de N261. Deels kunnen hiervoor de pechstroken van het huidige autosnelwegtraject van de N261 worden benut. Voor het overige deel van de N261 zal in dat geval fysieke ruimte worden gereserveerd. Per rijrichting moet in dat geval worden gedacht aan een fysieke reservering van 3,5 meter. Het is overigens maar de vraag in hoeverre in de verre toekomst doorstromingsproblemen zullen ontstaan en of een vrijliggende busbaan dan wordt gezien als een oplossing.

<sup>4</sup> Landelijk breed geaccepteerde streefnormen.

<sup>5</sup> Personenvervoer van Morgen, actie 78a, Grontmij Advies en Techniek BV.



## 4 Bestuurlijk advies

Een verbetering van het openbaar vervoer in de corridor Tilburg - Waalwijk is wenselijk. Groei van het openbaar vervoer is realiseerbaar. De potentiële vervoerswaarde is echter te gering om te opteren voor een ander alternatief dan geoptimaliseerd busvervoer. De optimalisatie zal echter wel degelijk leiden tot hoogwaardig collectief vervoer tussen Tilburg, Waalwijk en Den Bosch. Hoogwaardig in de zin van snel, comfortabel, kwalitatief en op de vraag afgestemd busvervoer.

Concreet wordt het volgende aanvalsplan op hoofdlijnen aanbevolen:

- Het zoeken naar 'futuristische' vervoerssystemen wordt gezien de potentiële vervoerswaarde gestaakt.
- De onmogelijkheid van tram en light rail als vervoermiddel voor collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk wordt erkend.
- Handhaven van de huidige vierdeling van het buslijnnennetwerk.
- De bestaande doorverbindingen in Waalwijk naar Den Bosch blijven bestaan.
- Het vergroten van het aantal busreizigers door uitbouw van de supersneldienst 138 door (a.) het bieden van kwartierdiensten, ten behoeve van een betere aansluiting in Tilburg en (b.) het realiseren van een extra halte aan de oostzijde van Kaatsheuvel voor een verbeterde oppervlakteontsluiting. Nadeel van de tweede maatregel is de iets langere reistijd tussen Waalwijk en Tilburg. Verwachting is dat per saldo echter meer reizigers worden gerealiseerd.
- Het verbeteren van de doorstroming van de bussen, met name van de sneldienst 137, omdat die in zowel Tilburg als Waalwijk als 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 gaan worden omgebouwd tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen, worden binnen hun noodzaak van effectieve werking zo sober mogelijk. Bij de ombouw van de N261 tot autoweg is er specifieke aandacht voor busvoorzieningen bij de aansluitingen.
- Naast de uitbreiding van de supersneldienst wordt ook gezien of het aantal ritten op de gewone sneldienst kan toenemen.