



Halte Vianen-Lekbrug biedt een overstap richting De Uithof.

Brabantliner wint van auto en trein

Na ruim 25 jaar is de Brabantliner tussen Breda, Oosterhout en Utrecht een onverminderd succes. De verbreding van de A27, die in 2025 een feit moet zijn, kan de goede concurrentiepositie van de snelbus in gevaar brengen.

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS



De rood-witte Brabantliner 400 draait het busstation van Oosterhout op. Andere bussen en een enkele buurtbus richting Breda en Geertruidenberg zijn net vertrokken. Het is een vroege donderdagochtend; het aantal instappers is groot. De chauffeur van Veolia Transport groet vriendelijk. Stipt op tijd manoeuvreert hij zijn bus van het busstation, dat midden in een woonwijk ligt, naar de doorgaande weg. Richting Utrecht.

Lijn 400 is een van de drie Brabantliners die Veolia Transport sinds 2007 in opdracht van de provincie Noord-Brabant rijdt. De eerste buslijn 400 tussen Oosterhout en Utrecht was de Sneltrainbus die in 1986 onder de vleugels van VSN-dochter BBA ging rijden. Kort na de komst van de snelbus Oosterhout-Utrecht startte lijn 401 tussen Breda en Utrecht. "Deze lijnen waren meteen een succes", weet Piet van den Bosch, commer-

cieel manager Veolia Transport. "Bij gebrek aan een spoorverbinding waren de snelbussen die bij files over de vluchtstrook mochten, een goede oplossing. In eerste instantie hadden de snelbussen een samenwerkingsverband met NS; er golden treintarieven en je kon een gecombineerd treinkaartje kopen. Na de verzelfstandiging van het streekvervoer kregen de bussen de blauw-groene VSN-kleur en gingen ze landelijk Interliner heten. Toen het streekvervoer gedecentraliseerd werd en de provincies opdrachtgever werden, kregen ze provinciekleuren."

De Brabantliners zijn comfortabel, hebben wifi, een stopcontact voor de laptop, airco en een leeslampje. Via schermen worden de route en de aankomsttijden aangegeven. Een man vertelt dat hij al bijna tien jaar dagelijks deze bus naar Utrecht neemt. Hij werkt als docent verpleegkun-

de op De Uithof. "Met de auto sta je 's morgens tussen Gorinchem en Utrecht altijd vast. Dat is geen doen. Nu weet ik in ieder geval dat ik in vijf kwartier op De Uithof sta. Fijn over de vluchtstrook. Het is een goed alternatief, hoewel de bussen soms wel propvol zitten. En de wifi doet het niet altijd." De 400 passeert een rotonde die wegwerkers net aan het afzetten zijn. De chauffeur gebaart en krijgt toestemming tegen de rijrichting in te rijden. Bij de volgende halte haast een passagier zich zijn fiets op slot te zetten. Via tal van rotondes in Raamsdonkveer bereikt de Brabantliner de halte Keizersveer, pal aan de A27 gelegen, vlakbij knooppunt Hooipolder. Vanaf dit punt zal de bus tot eindpunt Utrecht Centraal over zo'n 50 kilometer nog bij zes haltes langs de snelweg stoppen.



Halte Nieuwendijk is pas vernieuwd.

Goed alternatief

Voor Oosterhout is de Brabantliner heel belangrijk, zegt Ruud van Heugten, gedeputeerde mobiliteit van de provincie Noord-Brabant. “Deze gemeente is met 55.000 inwoners een van de grootste gemeenten zonder treinstation. En dat zal waarschijnlijk ook zo blijven. Omdat de auto in de spits vastloopt, is de snelbus een goed alternatief. De rechtstreekse route naar het centrum van Utrecht met weinig tussenstops, mogelijkheid tot werken in de bus, carpoolplaatsen en fietsenstallingen bij de haltes, dat alles maakt de lijn ook voor de tussenliggende gemeenten zoals Hank, Werkendam of Sleeuwijk aantrekkelijk. Niet alleen voor forenzen en studenten maar ook voor de recreatieve reiziger.”

Tussen Oosterhout en Utrecht reisden in 2013 zo'n 300.000 mensen. Op lijn 401 tussen Breda en Utrecht is dat volgens de chipkaartregistratie iets meer: 310.000. De spitslijn 402 tussen Breda en Gorinchem, die sinds vorig jaar gedurende de werkweek alleen in de ochtend- en avondspits rijdt, telt 80.000 reizigers op jaarbasis. Aanvankelijk had de Brabantliner een slechte start in 2007 vanwege de materieelkeuze in het bestek. “Er werd in eerste instantie gekozen voor standaard streekbussen”, zegt Veolia-manager Van den Bosch. “Dat werkt niet op een snelweg met zoveel bruggen. Het regende klachten. Uiteindelijk mochten we Volvobussen aankopen en stegen we in de OV-barometer van de middenmoot naar de top.” De 400 tussen Oosterhout en Utrecht is

en blijft een belangrijke lijn. Piet van den Bosch: “In de spitsrichting zit-ie vol. Maar op de terugweg rijden we vaak bijna leeg. De Brabantliner 401 tussen Breda en Utrecht is daarentegen op zowel de heen- als terugweg druk. Bovendien richt het Land van Heusden en Altena zich steeds meer op Breda, wat extra reizigers voor de 401 betekent. Daarom hebben we ook aangedrongen op de spitslijn 402 tussen Gorinchem en Breda.” Volgens Van den Bosch heeft de 401 minder

reizigers sinds de treinverbinding tussen Utrecht en Breda is verbeterd. Door de betere overstap in Den Bosch duren trein- en busreis even lang. Daarnaast heeft de lijn in 2008 ‘een douw’ gekregen door de jarenlange werkzaamheden aan de A2 bij Oudenrijn en de fly-over bij de belangrijkste westelijke invalsweg van Utrecht. “Omdat het daar altijd vast stond, is een groep klanten overgelopen naar NS. Maar de mensen uit het middengebied, zoals het Land van Heusden en Altena,



zijn frequente en trouwe reizigers naar Breda en Utrecht.” Tijdens een ritje met Brabantliner 401 in de vroege avondspits tussen Utrecht en Breda blijkt deze inderdaad behoorlijk vol te zitten. Niet alleen met forenzen en studenten, maar ook met mensen die een dagje Utrecht hebben gedaan. Tussentijds stapt bijna niemand uit. Halverwege stappen wat mensen in op weg naar Breda. Een vrouw vertelt dat ze normaal de trein neemt tussen Breda en Utrecht, maar vanwege de werkzaamheden aan het spoor bij Den Bosch, voor de bus heeft gekozen. “Anders moet ik tussen Den Bosch en Tilburg een bus nemen. Dat kost veel meer tijd. Maar straks ga ik weer met de trein. Dat vind ik toch prettiger reizen.”

Bus op vluchtstrook

Bij Hank zijn op de A27 de eerste borden met de mededeling ‘Bij files bus op vluchtstrook’ te zien. Het is druk, maar het verkeer loopt nog niet vast. De Brabantliner voegt uit en stopt onderaan de afslag bij de halte. Een vrouw stapt uit. Op de carpoolplaats staan veel auto's geparkeerd. De overdekte fietsstalling telt zo'n twintig fietsen. Als de bus weer is ingevoegd op de A27 zijn er slechts een paar minuten verstreken. Over de Donge en na de Bergsche Maas strekt de Biesbosch zich aan de westzijde uit.

“Spaar terwijl je reist”. Voor in de bus hangen affiches waarmee Veolia reclame maakt voor een spaarpuntenprogramma. Om de trouwe reizigers te belonen en nieuwe klanten te trekken en beter te leren kennen zijn Veolia en de provincie Noord-Brabant in april een proef gestart met een loyaliteitsprogramma. Reizigers op de

Brabantliner kunnen zich via de Brabant OV app op hun smartphone laten registreren en spaarpunten verzamelen voor elke gereisde kilometer. Daarmee krijgen ze weer korting op bepaalde producten zoals een krantenabonnement of een museumbezoek (zie kader). “We willen nieuwe reizigers trekken zonder de trouwe te verwaarlozen”, legt Ruud van Heugten uit. Daarnaast willen de provincie en Veolia meer inzicht krijgen in het reisgedrag en de achtergrond van reizigers, als ze daar tenminste toestemming voor geven. In juli valt het besluit of de proef een vervolg krijgt. Hoe groot de beoogde reizigersgroei dan moet zijn, wil Van Heugten, die namens de provincie een halve ton in ontwikkelingskosten bijdraagt, niet zeggen. “We kijken naar reacties van het reizigerspanel, het gebruiksgemak en de ervaringen in het algemeen.” Een aantal reizigers op deze rit heeft de app met routeplanner geïnstalleerd en zich geregistreerd. “Je moet je wel rot reizen om wat korting te krijgen”, zegt een vrouw. “Vier punten per kilometer en bij 2500 kilometer krijg je 10 euro korting. Geduld is een schone zaak.”

Glinsterende zonnepanelen

Geel boerenwormkruid siert de berm. De chauffeur kan nog steeds doorrijden zonder in de file vast te lopen. Bij halte Nieuwendijk glinsteren de zonnepanelen. Deze halte is sinds april uitgebreid met dubbele fietsenrekken en voorzien van een frisse paarse kleur. De fietsstalling schiet nu al weer te kort. De bus is bijna vol. Omdat de 400 en 401 in de spits zes keer per uur rijden, lijkt de capaciteit voldoende. Hoewel op Twitter regelmatig berichten verschijnen over chauffeurs die haltes voorbij moeten rijden.

De Brabantliners 400, 401 en 402 zijn onderdeel van de concessie West-Brabant. Tot eind dit jaar rijdt Veolia Transport de concessie West-Brabant en Oost- en Midden Brabant. Dan vallen beide in handen van Arriva dat nu al het busvervoer in Oost-Brabant en de Meierij verzorgt. De Brabantliner zal gewoon blijven rijden. De provincie Noord-Brabant is als concessieverlener heel tevreden. In de nieuwe concessie zijn dan ook geen aanvullende eisen gesteld. Wel heeft de provincie besloten niet langer opbrengstverantwoordelijk te zijn. Van Heugten: “We vinden het goed de prikkel voor de opbrengst bij de vervoerder te leggen. Het stimuleert om het zwartrijden tegen te gaan en te zorgen dat de OV-chipkaartapparatuur goed werkt. De keerzijde is dat wij niet meer aan bepaalde financiële knoppen kunnen draaien en via marketing kunnen bijsturen.”

De aanbestedingsprocedure in 2013 verdiende net als die van 2006 geen schoonheidsprijs. Aanvankelijk leek Veolia Transport de concessie West-Brabant inclusief de Brabantliner te behouden.

Buzz & Credits

Het loyaliteitsprogramma Buzz & Credits is onderdeel van de Brabant OV app. Met de app, die ook een multimodale reisplanner van Go About en 18 groene haltes met bijbehorende wandelingen en routebeschrijving bevat, kunnen reizigers op de Brabantliner punten sparen voor korting op bepaalde producten, variërend van 2,50 tot 10 euro. Het vrijwillig opgeven van naam, leeftijd, geslacht, e-mailadres, reisfrequentie, reisdoel levert extra spaarpunten op. Via de gps wordt het aantal reizigerskilometers gevolgd en geregistreerd. Eén kilometer is goed voor vier punten. Voor een korting van 10 euro moet je 2500 kilometer reizen. Een retourtje op lijn 400 is goed voor 150 kilometer. “Voor ons is het interessant gegevens te hebben over reizigersaantallen, de gemiddelde reisafstand en reisfrequentie”, zegt marketingmanager Boy Hendriks van Veolia Transport. “De achterliggende gedachte is het verloop te minimaliseren en te proberen meer reizigers te trekken door meer extra's te bieden.” Eind april, na drie weken, stond de teller op 250 deelnemers die gemiddeld 52 kilometer per dag reizen. Gemiddeld hadden ze 2000 credits (500 kilometer) gespaard. Hendriks: “Het is een mooie proef om de technologie te testen, zeker omdat betalen met de smartphone steeds dichterbij komt. Verder peilen we de interesse van reizigers, kijken we of de partners de juiste zijn en halen we natuurlijk gegevens op. Het continueren van de pilot na juni is niet alleen afhankelijk van reizigersgroei.”



Buschauffeur van de Brabantliner.



Busstation Sleuijk ontsluit het Land van Heusden en Altena.



Arriva won de concessie Oost-Brabant met daarin geïntegreerd Midden-Brabant. Veolia tekende tegen die gunning beroep aan, maar was te laat. Het beroep van Arriva tegen de gunning aan Veolia Transport was wel ingediend binnen de geldende bezwaartermijn en werd wél gehonoreerd. Veolia dat zich zes weken winnaar had gewaand, stond half april plots met lege handen en overweegt nu verdere juridische stappen. “Er is in de beoordeling van de aanbiedingen van de vervoerders een formuliefout gemaakt waardoor in eerste instantie de verkeerde vervoerder als winnaar van de concessie uit de bus kwam”, erkent Van Heugten. “Het is sneu voor Veolia Transport. Het gaat om grote belangen; een concessie voor acht jaar ter waarde van honderden miljoenen euro’s.” Veolia-manager Van den Bosch wil er hangende de procedure niets over kwijt.

Stilstaand verkeer

In de buurt van afrit 23, Werkendam, Sleuijk, voor de Merwedebrug, attenderen de matrixborden op file. De chauffeur neemt via de vluchtstrook de afrit naar halte Sleuijk, Tol Oost. Bij dit kleine busstation dat het achterliggende Land van Heusden en Altena ontsluit, is het druk. De carpoolplaats staat deze ochtend rond half acht al behoorlijk vol. Ook de spitslijn tussen Gorinchem en Breda (402) stopt hier. Buurtbussen van Veolia Transport staan te wachten. Dynamische reisinformatie geeft aankomst- en vertrektijden aan. Aan de andere kant is het Fort Altena te zien, een van de partners in Buzz & Credits. Reizigers stappen in om de laatste 38 kilometer naar Utrecht af te leggen.

In een rustig vaartje gaat de 400 na de Merwedebrug, waar de A27 de A15 bij knooppunt Gorinchem kruist, op de vluchtstrook rijden. Hier wordt de weg met een spitsstrook driestrooks. Onlangs werd besloten bij Gorinchem een tweede brug over de Merwede aan te leggen, het grootste deel van de snelweg tussen Utrecht en Breda te verbreden en de verkeerslichten bij knooppunt Hooipolder te verwijderen (A27/A59). Tussen 2020 en 2025 zullen de ergste files daar

dan waarschijnlijk tot het verleden behoren. “De Brabantliner raakt dan mogelijk zijn concurrentievoordeel kwijt”, voorspelt Van den Bosch. “Waar autowegen worden verbeterd, moet je ook het openbaar vervoer een impuls geven. Zie de A73. Jaren na realisering van de nieuwe weg wordt besloten de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond tweesporig te maken. Zie al die reizigers die in de auto zijn gestapt maar weer eens terug te krijgen. Het ontbreekt in Nederland nogal eens aan een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid.”

Hopeloos vast

Bij Noordeloos moet het verkeer van drie naar twee stroken. Het staat hopeloos vast. De Brabantliner kan tot knooppunt Everdingen, waar hij de A2 richting Vianen neemt, over de vluchtstrook. Een jongen klapt zijn laptop dicht. Hij studeert aan de International Lawschool in Utrecht en reist vier keer per week tussen Nieuwendijk

en Utrecht. Volgend jaar gaat hij op kamers. “Ik ben het reizen zat en nu mag ik op kamers. Dat is wel vet.” ‘Invoegende bus bij file’, waarschuwen de borden op de A2 richting Oudenrijn. Bij afslag 11 verlaat de Brabantliner 400 de weg. Mensen stappen uit bij de halte Vianen-Lekbrug. Een klein busstation met drie perrons biedt overstapmogelijkheden richting universiteitscomplex De Uithof. Er zijn OV-fietsen te huur. De fietsstallingen staan overvol. Via de vrije busbaan rijdt de 400 verder over het Amsterdam-Rijnkanaal. En draait rechts de Graad van Roggenweg op, dé invalsweg aan de westzijde richting centrum en Utrecht Centraal. Hier heeft de bouw van een fly-over jarenlang voor opstoppingen gezorgd. Nu kan de Brabantliner over de vrije busbaan zonder oponthoud richting station zoeven. Op het tijdelijke busstation-West, een noodoplossing voor een aantal buslijnen tijdens de verbouwing van de Utrechtse ov-terminal, stroomt de bus leeg. Stipt op tijd.



Tijdelijk busstation-West bij Utrecht Centraal.