

Exploitatieplan 2027

Zuidoost Brabant

Concept | Juni 2026

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **Hermes**

Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

Inhoudsopgave

1. Inleiding		3
2. Reizigersontwikkeling		4
3. Procedure Exploitatieplan		6
4. Wensen 2027		7
Verlengingsafspraken	7	
Nader te onderzoeken wensen uit EP 2026	7	
Nieuwe fasering wensen uit EP 2026	8	
Wensen gemeenten en ROB	8	
Gemeente Best		8
Gemeente Deurne		9
Gemeente Eindhoven		9
Gemeente Helmond		10
Kempengemeentes		10
Gemeente Laarbeek		11
Gemeente Nuenen		11
Gemeente Someren		12
Gemeente Valkenswaard		12
Gemeente Veldhoven		13
Gemeente Waalre		13
ROB		14
5. Voorstellen 2027		16
Business cases	16	
Sluiting Eindhoven Airport		16
Evenementen		18
Kleine wijzigingen	21	
Avonden		21
Lijn 5		22
Lijn 51		22
Lijn 317/318		23
Lijn 319		24
Lijn 320		24
Lijn 406		25
Rijtijdmetingen		25
6. Gevolgen DRU-wijzigingen		26
Bijlage 1 vakantieperioden 2027		27
Bijlage 2 Frequentie overzicht 2027		28
Bijlage 3 Evaluatie wijzigingen 2025/2026		30
Evaluatie dienstregeling 19 oktober 2025	30	
Evaluatie dienstregeling 4 januari 2026	33	



1. Inleiding

Voor u ligt het exploitatieplan 2027 voor de concessie Zuidoost-Brabant. In dit plan wordt beschreven op welke wijze Hermes het openbaar vervoer in de regio in 2027 wil blijven doorontwikkelen, welke wijzigingen in de dienstregeling worden voorzien en hoe het beschikbare vervoeraanbod zo goed mogelijk wordt ingezet om aan te sluiten bij de reizigersvraag, de regionale mobiliteitsopgaven en de afspraken binnen de concessie.

De afgelopen jaren hebben in het teken gestaan van herstel, heropbouw en gerichte versterking van het openbaar vervoer na de coronaperiode. Waar de reizigersaantallen gedurende en kort na deze periode sterk onder druk stonden, is in 2025 en 2026 een belangrijke stap gezet in het terugbrengen van het OV-aanbod naar een niveau dat weer in lijn ligt met de vervoervraag en de ambities voor de regio. Op diverse plekken in het netwerk is het aanbod opgeschaald. Zo rijden de 400-lijnen opnieuw vier keer per uur, zijn de stadslijnen in Eindhoven weer op niveau gebracht en zijn belangrijke regionale verbindingen, waaronder de verbindingen van Eindhoven naar Nuenen en Valkenswaard, verbeterd. Daarmee is de basis gelegd voor een stabiel, sterker en aantrekkelijker openbaarvervoernetwerk in Zuidoost-Brabant.

De dienstregeling van 2026 vormt dan ook het vertrekpunt voor de dienstregeling van 2027. Tegelijkertijd is 2027 geen jaar waarin uitsluitend sprake is van voortzetting van het bestaande aanbod. De regio blijft zich ontwikkelen en ook binnen de concessie zijn er duidelijke opgaven die vragen om gerichte keuzes. Volgens de verlengingsafspraken dient in 2027 een omvang van 580.000 gewogen DRU te worden gereden. Dit betekent een uitbreiding van 15.000 DRU ten opzichte van 2026. Deze extra ruimte maakt het mogelijk om het aanbod op onderdelen verder te versterken, maar vraagt ook om een zorgvuldige afweging: waar levert extra inzet de meeste maatschappelijke en reizigerswaarde op, waar is sprake van groeiende vervoervraag en waar draagt opschaling het meest bij aan een robuust en toekomstbestendig netwerk?

Naast deze structurele uitbreiding krijgt de dienstregeling in 2027 te maken met een uitzonderlijke en ingrijpende ontwikkeling: de tijdelijke sluiting van Eindhoven Airport in verband met groot onderhoud aan de landingsbaan. Gedurende een periode van circa 5,5 maanden zal het vliegverkeer op de luchthaven stil komen te liggen. Dit heeft naar verwachting een aanzienlijke impact op de reizigersstromen in de regio. Eindhoven Airport is in de huidige dienstregeling een belangrijke bestemming en overstaplocatie, met een sterke vervoervraag op de HOV-verbindingen tussen Eindhoven Centraal, Meerhoven en de luchthaven. De tijdelijke sluiting vraagt daarom om aanpassing van het aanbod gedurende deze periode, zodat capaciteit niet onnodig wordt ingezet op momenten en locaties waar de vraag tijdelijk afneemt, terwijl tegelijkertijd de bereikbaarheid van andere bestemmingen in het netwerk geborgd blijft.

2027 wordt een jaar met een duidelijke fasering. In januari zal de dienstregeling zoals van kracht in 2026 worden gereden. Vanaf 1 februari 2027 wordt de dienstregeling aangepast aan de tijdelijke sluiting van Eindhoven Airport. Daarbij wordt gekeken naar de gevolgen voor de lijnen die direct of indirect met de luchthaven verbonden zijn. In de laatste fase, vanaf 18 juli 2027, wordt de dienstregeling opnieuw aangepast op het moment dat Eindhoven Airport weer opengaat. Vanaf dat moment zal het reguliere vervoer van en naar de luchthaven opnieuw moeten worden afgestemd op de dan verwachte reizigersstromen.

In dit exploitatieplan worden de voorziene wijzigingen voor beide dienstregelingsmomenten beschreven. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de kwantitatieve opgave in termen van DRU's, maar ook naar de kwaliteit van het netwerk als geheel. Belangrijke uitgangspunten zijn het bieden van voldoende capaciteit op drukke verbindingen, het verbeteren van de betrouwbaarheid, het versterken van kansrijke corridors en het behouden van een logisch en begrijpelijk aanbod voor de reiziger. De reiziger moet kunnen rekenen op een dienstregeling die aansluit bij de dagelijkse praktijk: van woon-werkverkeer en onderwijsstromen tot recreatieve verplaatsingen, evenementen en de bereikbaarheid van belangrijke regionale knooppunten.

Met dit exploitatieplan geeft Hermes invulling aan de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant. Het plan bouwt voort op de opschalingen van 2025 en 2026, speelt in op de specifieke omstandigheden van 2027 en vormt een volgende stap in het versterken van het OV-netwerk in een regio die volop in beweging is. Daarbij blijft het doel helder: een aantrekkelijk, betrouwbaar en toekomstgericht openbaarvervoeraanbod bieden dat past bij de groeiende mobiliteitsbehoefte van Zuidoost-Brabant en bijdraagt aan een goed bereikbare regio.

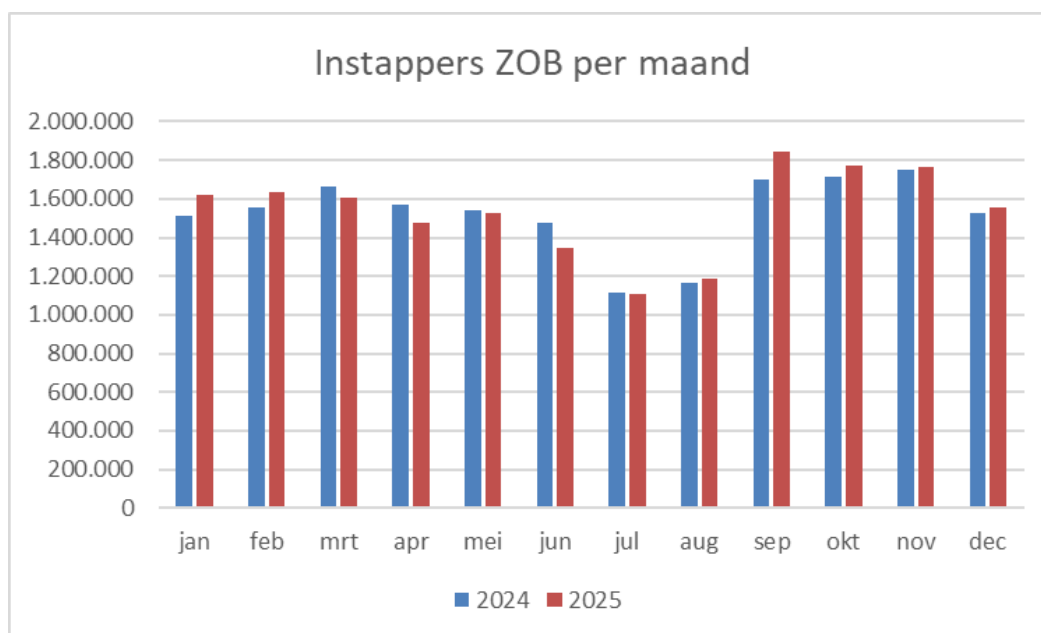
2. Reizigersontwikkeling

In 2025 zijn in Zuidoost-Brabant 18,45 miljoen instappers geteld. Dat zijn circa 200.000 instappers meer dan in 2024. Op het eerste gezicht lijkt daarmee sprake van een beperkte groei, maar achter dit totaalbeeld gaat een genuanceerdere en positieve ontwikkeling schuil.

De vergelijking tussen 2024 en 2025 wordt namelijk sterk beïnvloed door weersomstandigheden. Het voorjaar van 2024 was uitzonderlijk koud en nat, waardoor meer reizigers dan gebruikelijk voor de bus kozen. Het voorjaar van 2025 was daarentegen warm en zonnig, wat juist een dempend effect heeft gehad op het busgebruik. Hierdoor wordt de onderliggende groei in 2025 deels afgevlakt in de jaartotalen. Wanneer naar de ontwikkeling in het najaar wordt gekeken, ontstaat een duidelijker beeld: daar is wél een herkenbare plus zichtbaar ten opzichte van 2024.

Opvallend is dat de grootste procentuele groei zichtbaar is in het weekend en tijdens de zomerperiode. Dit sluit aan bij een bredere ontwikkeling in het reisgedrag. De vrijetijdsreiziger krijgt een steeds belangrijkere positie binnen het openbaar vervoer in Zuidoost-Brabant. Reizen zijn minder vanzelfsprekend geconcentreerd rond de klassieke woon-werk- en onderwijsdrukte; ook buiten de spits, in weekenden en tijdens vakantieperiodes ontstaat meer vervoervraag. Deze ontwikkeling is extra relevant omdat tegelijkertijd sprake is van een structurele afname van het SOV-gebruik. Ondanks deze daling neemt het totale aantal reizigers toe, wat onderstreept dat het OV-gebruik zich verbreedt en dat de reizigersontwikkeling buiten het SOV-segment steeds belangrijker wordt voor de totale groei van het netwerk.

De eerdere opschalingen in het weekend hebben hierop ingespeeld en laten zien dat een aantrekkelijker aanbod daadwerkelijk bijdraagt aan extra gebruik. Waar de frequentie en beschikbaarheid verbeteren, weten ook vrijetijdsreizigers en incidentele reizigers de bus beter te vinden. Daarmee bevestigt de ontwikkeling dat groei niet alleen gezocht moet worden in de klassieke spits, maar ook in het versterken van het aanbod op momenten waarop nieuwe en andere reizigersgroepen potentie laten zien.



Een belangrijke impuls is gegeven met de opschaling van de dienstregeling per 19 oktober 2025. Daarmee is het OV-aanbod in Zuidoost-Brabant verder versterkt. De 400-lijnen rijden opnieuw vier keer per uur en ook de verbinding tussen Eindhoven en Nuenen is verbeterd. In totaal is op jaarbasis circa 30.000 DRU aan de dienstregeling toegevoegd. Deze uitbreiding is niet alleen een herstelmaatregel, maar vooral een gerichte investering in de aantrekkelijkheid en betrouwbaarheid van het netwerk.

De eerste effecten van deze opschaling zijn inmiddels zichtbaar. In november en december 2025 lag het aantal reizigers 2 tot 3% hoger dan in dezelfde maanden in 2024. Dat is een belangrijke indicatie dat de uitbreiding van het aanbod daadwerkelijk wordt opgepakt door reizigers. Vooral op de lijnen waar het aanbod is opgeschaald, is sprake van forse groei. De reizigersontwikkeling op deze lijnen laat zien dat frequentieverhoging en een sterker netwerk direct bijdragen aan meer gebruik.

Lijn	Groei
402 (L402)	37%
403 (L403)	30%
404 (L404)	24%
405 (L405)	46%
406 (L406)	9%

Deze groeicijfers onderstrepen dat er in de regio duidelijke potentie aanwezig is. Waar het aanbod aantrekkelijker, frequenter en betrouwbaarder wordt, groeit ook het gebruik. De opschalingen van oktober 2025 en januari 2026 vormen daarmee een belangrijke basis voor verdere reizigersgroei in 2026 en de jaren daarna.

Vanaf 2026 wordt dan ook verwacht dat het aantal reizigers verder zal toenemen als gevolg van de versterkte dienstregeling. Daarbij is het belangrijk om te benadrukken dat het volledige effect van een opschaling niet onmiddellijk zichtbaar is. Reizigers passen hun gedrag niet van de ene op de andere dag aan. Het kost tijd voordat inwoners, werknemers, scholieren, studenten en vrijetijdsreizigers hun reispatronen aanpassen en het verbeterde aanbod structureel gaan gebruiken. In de praktijk duurt het vaak één tot drie jaar voordat de volledige reizigersgroei van een frequentieverhoging tot uiting komt.

De eerste resultaten na de opschaling laten daarmee een positief en kansrijk beeld zien. De groei in het najaar, de sterke ontwikkeling op opgeschaalde lijnen en de toename van weekend- en vrijetijdsverkeer bevestigen dat investeren in een beter OV-aanbod loont. De opgave voor 2027 en verder is daarom om deze ingezette lijn vast te houden: het netwerk verder versterken waar de vraag groeit, de betrouwbaarheid borgen en reizigers actief helpen om het verbeterde aanbod te ontdekken en structureel te gebruiken.

Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

3. Procedure Exploitatieplan

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Evaluatie wijzigingen, klachten reizigers, chauffeurs | januari/februari 2026 |
| 2. Informatieronde en tevens uitvraag bij gemeenten | januari 2026 |
| 3. Sluiting periode reactie gemeenten | 12 maart 2026 |
| 4. Uitwerken BuCa's en wijzigingen | februari t/m april 2026 |
| 5. Concept Exploitatieplan in Tactisch Ontwikkel Team (TOT) overleg | 13 mei 2026 |
| 6. Adviesronde Exploitatieplan naar ROB en gemeenten | 1 juni 2026 |
| 7. Adviesronde gemeenten en ROB, aanleveren samenvatting TOT | juli 2026 |
| 8. Tactisch Ontwikkel Team verwerken reacties stakeholders | augustus 2026 |
| 9. Aanleveren definitief Exploitatieplan | augustus 2026 |
| 10. Instemming Exploitatieplan GS | 15 september 2026 |
| 11. Voorbereiden nieuwe dienstregeling | augustus t/m januari |
| 12. Start nieuwe dienstregeling | 1 februari 2027 |



4. Wensen 2027

Verlengingsafspraken

Binnen de verlengingsafspraken is vastgelegd dat in 2027 in de concessie Zuidoost-Brabant 580.000 gewogen DRU wordt gereden. Dat betekent een uitbreiding van 15.000 gewogen DRU ten opzichte van 2026.

Deze uitbreiding biedt ruimte om het OV-aanbod op onderdelen verder te versterken, maar vraagt tegelijkertijd om scherpe keuzes. De beschikbare extra DRU's zijn niet onbeperkt en moeten worden ingezet waar zij de meeste waarde toevoegen voor de reiziger en het netwerk als geheel. Daarbij gaat het niet alleen om het honoreren van individuele wensen, maar vooral om het gericht versterken van verbindingen waar sprake is van duidelijke vervoervraag, groeipotentie of een aantoonbare bijdrage aan de robuustheid van de dienstregeling.

Het exploitatieplan 2027 staat daarmee in het teken van zorgvuldig prioriteren. De uitbreiding moet bijdragen aan een logisch, betrouwbaar en toekomstbestendig netwerk, waarbij het beschikbare aanbod zo doelmatig mogelijk wordt ingezet binnen de financiële, operationele en materiële kaders van de concessie.

Nader te onderzoeken wensen uit EP 2026

In het Exploitatieplan 2026 zijn verschillende wensen van gemeenten en het ROB benoemd die binnen dat exploitatieplan niet meer volledig konden worden onderzocht. Deze wensen zijn destijds aangehouden voor nadere beoordeling richting 2027. Het ging daarbij om de volgende punten:

- Frequentieverhoging buurtbus 266 (wens gemeente Asten)
- Nachtlijnen Eindhoven (wens gemeente Eindhoven)
- Verlengen lijn 19 naar Reusel (wens Kempengemeenten)
- HOV-lijn Helmond – Someren – Weert (wens gemeente Someren)
- Lijn Veldhoven – Valkenswaard (wens gemeente Valkenswaard en gemeente Waalre)
- Dienstregeling in de avond een kwartier opschuiven (wens ROB)
- Strecken lijn 2 (wens ROB)

Met uitzondering van het opschuiven van de dienstregeling in de avond, kunnen deze wensen niet worden gerealiseerd zonder de inzet van extra voertuigen. Omdat hiervoor in 2027 geen aanvullende materiële ruimte beschikbaar is, is het niet mogelijk om deze wensen in de dienstregeling van 2027 op te nemen.

Dat betekent niet dat de wensen inhoudelijk geen waarde hebben. Een aantal voorstellen sluit aan bij herkenbare mobiliteitsvragen in de regio. De beperking zit echter in de praktische uitvoerbaarheid. Extra frequenties, nieuwe verbindingen of verlengingen vragen niet alleen om aanvullende DRU's, maar ook om voertuigen, chauffeurscapaciteit, stallingsruimte en een robuuste inpassing in de totale dienstregeling. Zonder deze randvoorwaarden ontstaat het risico dat nieuwe uitbreidingen ten koste gaan van de betrouwbaarheid van het bestaande netwerk. Juist in een fase waarin Zuidoost-Brabant verder opschaalt, is het van belang dat groei beheersbaar en uitvoerbaar blijft.

De wens om de dienstregeling in de avond een kwartier op te schuiven vraagt om een afzonderlijke afweging. Deze wens komt voort uit de behoefte om in de avonduren betere aansluitingen te bieden op de trein uit Tilburg. Sinds 2024 rijdt NS echter opnieuw gedurende de hele avond een kwartierdienst vanuit Utrecht. Daardoor is het weer mogelijk om in beide richtingen passende aansluitingen te bieden, maar vereist dit dat de gehele avondstructuur dient te worden verschoven.

Het volledig opschuiven van de avonddienstregeling zou bovendien een grote impact hebben op het netwerk. Voor een deel van de reizigers kan dit een verbetering betekenen, maar voor een andere groep reizigers leidt het juist tot langere wachttijden, slechtere aansluitingen of minder herkenbaarheid in de

Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

dienstregeling. Daarom wordt ervoor gekozen om de avonddienstregeling niet integraal een kwartier op te schuiven.

Wel is binnen de bestaande structuur gezocht naar gerichte verbeteringen. Op parallelle trajecten, zoals lijn 317 en 318 of lijn 404 en 405, is de dienstregeling inmiddels zo ingericht dat zowel aansluiting wordt geboden op de trein richting Tilburg als op de trein richting Utrecht. Daarmee wordt de achterliggende wens van het ROB zo veel mogelijk ingevuld, zonder de nadelen van een volledige verschuiving van de dienstregeling over het hele netwerk.

Nieuwe fasering wensen uit EP 2026

In het Exploitatieplan 2026 waren oorspronkelijk ook enkele frequentiewijzigingen opgenomen voor de lijnen 317, 318 en 320. Door de aangepaste fasering van de dienstregelingsontwikkeling worden deze wijzigingen niet afzonderlijk in 2026 doorgevoerd, maar ondergebracht in het exploitatieplan 2027.

In 2026 waren oorspronkelijk de volgende wijzigingen opgenomen:

- Lijn 317 maandag t/m zaterdag overdag van 2x per uur naar 4x per uur
- Lijn 318 in de spits van 2x per uur naar 4x per uur tussen Eindhoven en Valkenswaard Markt
- Lijn 320 maandag t/m zaterdag overdag van 2x per uur naar 4x per uur tussen Eindhoven en Mierlo Brugstraat

In 2026 is de opschaling van lijn 318 in de spits ingevoerd. De opschaling van lijn 317 en 320 zijn doorgeschoven naar 2027.

Deze wijzigingen passen binnen de verdere versterking van het netwerk in Zuidoost-Brabant. Beide lijnen bedienen belangrijke corridors en dragen bij aan een aantrekkelijker aanbod op verbindingen waar frequentie, betrouwbaarheid en herkenbaarheid van groot belang zijn voor de reiziger. Door deze voorstellen onderdeel te maken van het exploitatieplan 2027 ontstaat een logischere fasering en kunnen de wijzigingen beter worden afgewogen binnen het totale pakket aan beschikbare DRU's en dienstregelingsaanpassingen.

De betreffende punten worden daarom opgenomen in dit exploitatieplan en verder uitgewerkt onder het kopje 'Kleine wijzigingen'.

Wensen gemeenten en ROB

In het kader van het exploitatieplan 2027 zijn door verschillende gemeenten en het ROB wensen ingebracht voor aanpassingen in de dienstregeling. Deze wensen zijn door de vervoerder beoordeeld op reizigerspotentieel, netwerkfunctie, uitvoerbaarheid, beschikbare DRU's, materieelinzet en de effecten voor bestaande reizigers.

Daarbij geldt dat niet iedere wens binnen de kaders van 2027 kan worden gerealiseerd. De beschikbare uitbreidingsruimte moet worden ingezet op plekken waar de meerwaarde voor de reiziger en het netwerk als geheel het grootst is. Ook speelt de beschikbaarheid van voertuigen een belangrijke rol. Een aantal wensen vraagt niet alleen om extra DRU's, maar ook om extra materieel. Wanneer dat materieel niet beschikbaar is, kan een uitbreiding alleen worden gerealiseerd door elders in het netwerk aanbod te verminderen. Dat is in 2027 niet wenselijk, omdat de ingezette opschaling juist gericht is op het versterken van het bestaande netwerk en het borgen van betrouwbaarheid.

Hieronder worden de gemeentelijke wensen en de reactie van de vervoerder per gemeente toegelicht.

Gemeente Best

Gemeente Best wenst dat lijn 20 ook in de avond en het weekend gaat rijden.

Reactie TOT

De wens van gemeente Best is begrijpelijk vanuit het oogpunt van bereikbaarheid buiten de spits. Lijn 20 heeft op dit moment echter een zeer duidelijke spitsfunctie. De lijn is primair gericht op woon-werk verplaatsingen op momenten waarop de vervoervraag geconcentreerd is.



Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

Buiten de spits is het huidige aantal reizigers zeer beperkt. Het gemiddelde gebruik ligt dan onder de 8 reizigers per rit. Een uitbreiding naar de avond en het weekend vraagt om aanvullende DRU's en inzet van materieel en personeel, terwijl de verwachte reizigersopbrengst daarvoor op dit moment te laag is. Binnen de beschikbare kaders voor 2027 is een uitbreiding van lijn 20 naar de avond en het weekend daarom niet doelmatig.

De ontwikkeling van de reizigersvraag op deze corridor blijft wel onderdeel van de monitoring. Wanneer de ruimtelijke of economische ontwikkeling in het gebied leidt tot een structureel hogere vervoervraag, kan een uitbreiding op een later moment opnieuw worden beoordeeld.

Gemeente Deurne

Gemeente Deurne wenst een betere aansluiting van lijn 28 op de begintijd van het Peelland College.

Reactie TOT

De wens om de aansluiting op de begintijd van het Peelland College te verbeteren is beoordeeld in relatie tot de volledige functie van lijn 28. Daarbij is gekeken naar de effecten voor scholieren, maar ook naar de overige reizigers op de lijn en naar de aansluitingen in het netwerk.

De huidige tijden van lijn 28 zijn afgestemd op twee belangrijke aansluitingen: de aansluiting op de lijnen van Arriva Limburg in Meijel en de aansluiting op de intercity van en naar Eindhoven in Deurne. Daarmee vervult lijn 28 niet alleen een lokale scholierenfunctie, maar ook een regionale ontsluitende functie richting het treinnetwerk.

Om beter aan te sluiten op de begintijd van het Peelland College zou de dienstregeling van lijn 28 ongeveer een halfuur moeten worden verschoven. Dat heeft grote gevolgen voor reizigers die niet naar het Peelland College reizen. Zij zouden dan een halfuur eerder of later moeten reizen, of bestaande aansluitingen verliezen. De reizigersgroep richting Deurne Station is bovendien aanzienlijk groter dan de groep reizigers richting het Peelland College. Het gaat om circa 100 reizigers per dag richting Deurne Station tegenover circa 6 reizigers per dag richting het Peelland College.

Op basis van deze afweging wordt ervoor gekozen de huidige tijden van lijn 28 niet aan te passen. Daarmee blijft de regionale functie van de lijn behouden en wordt voorkomen dat een verbetering voor een beperkte reizigersgroep leidt tot een verslechtering voor een veel grotere groep reizigers.

Gemeente Eindhoven

Gemeente Eindhoven wenst dat meer lijnen op vrijdag – en zaterdagavond tot 1:00 doorrijden, dat lijn 4 ook in het dal 4 keer per uur gaat rijden en dat lijn 406 's avonds later doorrijdt.

Reactie TOT

De late avonduren laten de afgelopen periode een positieve ontwikkeling in het aantal reizigers zien. De 'proef' met latere ritten sluit daarmee aan bij een groeiende behoefte aan openbaar vervoer in de avond, onder meer voor vrijetijdsverkeer, horeca, evenementen en werknemers met latere werktijden. De wens van gemeente Eindhoven om deze proef uit te breiden naar meer lijnen wordt daarom overgenomen. De verdere uitwerking hiervan is opgenomen onder het onderdeel 'Kleine wijzigingen'.

Voor lijn 4 is eveneens gekeken naar de verhouding tussen vervoervraag en aanbod. Op dit moment is het aantal reizigers in de daluren onvoldoende om een kwartierdienst te rechtvaardigen. Een verhoging naar vier ritten per uur zou relatief veel extra capaciteit vragen, terwijl de verwachte reizigersgroei daarvoor op dit moment onvoldoende onderbouwing biedt. De huidige frequentie blijft daarom passend bij de vraag in de daluren.

De wens om lijn 406 in de avond langer door te laten rijden wordt wel overgenomen. Uit de bezetting blijkt dat lijn 405 duidelijk drukker wordt vanaf het moment dat lijn 406 niet meer rijdt. Dat duidt erop dat er in de avonduren nog vervoervraag aanwezig is op deze verbinding. Door lijn 406 langer door te laten rijden, wordt de capaciteit beter verdeeld en ontstaat een aantrekkelijker avondaanbod voor reizigers op deze verbinding.



Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

Gemeente Helmond

Gemeente Helmond wenst een betere verdeling van de vertrektijden van lijn 26 en 51, en een extra rit naar Gemert op lijn 26 in de avondspits.

Reactie TOT

De wens om de vertrektijden van lijn 26 en lijn 51 beter te spreiden wordt herkend. Een betere verdeling kan voor reizigers leiden tot een gelijkmatiger aanbod en kortere wachttijden op trajecten waar beide lijnen een vergelijkbare functie vervullen.

Voor lijn 26 is de aansluiting in Gemert op lijn 322 uit Uden echter een belangrijke randvoorwaarde. Deze aansluiting bepaalt in sterke mate de dienstregeling. Daardoor is de ruimte om de vertrektijden van lijn 26 te verschuiven beperkt. Wel wordt onderzocht of in de middaguren een betere verdeling tussen lijn 26 en lijn 51 mogelijk is, zolang de aansluiting op lijn 322 in Gemert behouden blijft.

De wens voor een extra rit naar Gemert in de avondspits kan in 2027 niet worden gerealiseerd. Een extra rit vraagt om de inzet van een extra voertuig, en die materiële ruimte is binnen de dienstregeling van 2027 niet beschikbaar. Daarnaast is de bezetting in de avondspits lager en meer gespreid dan in de ochtendspits. De noodzaak voor een extra rit is daardoor minder sterk dan op momenten waarop de reizigersvraag geconcentreerder is.

Kempengemeentes

De gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden hebben een gezamenlijke reactie gestuurd. Zij wensen dat lijn 19 niet meer tijd afwacht op het busstation in Bladel in verband met de lusroute, een hogere frequentie van lijn 319 in het dal, goede aansluiting van lijn 319 op lijn 143 van Oost-Brabant in Reusel, doortrekken van lijn 19 naar Reusel, meer spitsritten van lijn 318 naar Bergeijk en een verbinding met Pelt in België. Daarnaast wordt aangekondigd dat gemeente Eersel eind 2026 een besluit gaat nemen over het afwaarderen van wegen binnen de bebouwde kom, en dat gemeente Reusel-De Mierden de Wilhelminalaan gaat afwaarderen.

Reactie TOT

De gezamenlijke wensen van de Kempengemeentes raken aan meerdere onderdelen van het netwerk in de Kempen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen wensen die binnen de bestaande dienstregeling kunnen worden opgepakt, wensen die extra materieel vragen en ontwikkelingen die vooral van belang zijn voor de middellange termijn.

Voor lijn 19 geldt dat het afwachten van tijd op busstation Bladel niet altijd kan worden voorkomen. Wanneer een bus eerder dan verwacht aankomt in Bladel is het nodig om in Bladel de vertrektijd af te wachten, om te voorkomen dat de bus te vroeg aan de terugrit begint en daardoor op latere haltes vóór de gepubliceerde vertrektijd vertrekt. Het bewaken van de dienstregeling en het voorkomen van te vroeg rijden is essentieel voor de betrouwbaarheid van het aanbod. Wel blijft bij de verdere uitwerking aandacht voor een zo logisch mogelijke uitvoering van de lusroute.

De wens om lijn 319 in het dal vaker te laten rijden wordt overgenomen. Op deze verbinding is sprake van hoge bezetting en op meerdere momenten van te volle bussen. Een hogere frequentie in het dal draagt bij aan meer capaciteit, een betere spreiding van reizigers en een aantrekkelijker aanbod op een belangrijke regionale corridor.

Bij de verdere uitwerking van lijn 319 wordt ook gekeken naar de aansluiting op lijn 143 van Oost-Brabant in Reusel. Daarbij geldt dat een goede overstap wenselijk is, maar dat deze moet worden afgewogen tegen de rijtijd, betrouwbaarheid en bestaande aansluitingen van lijn 319 op de rest van het netwerk.

Het doortrekken van lijn 19 naar Reusel en het toevoegen van extra spitsritten op lijn 318 richting Bergeijk zijn in 2027 niet mogelijk. Beide maatregelen vragen om extra voertuigen. Die zijn binnen de beschikbare materiële capaciteit niet beschikbaar. Realisatie zou daardoor alleen mogelijk zijn door elders aanbod te verminderen, wat binnen de huidige fase van netwerkversterking niet wenselijk is.



Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

Hermes ziet kansen voor een toekomstige verbinding met Pelt in België en wil hiervoor in de nabije toekomst graag samen met de gemeente Valkenswaard en eventuele andere Nederlandse en Belgische partners een bredere grensoverschrijdende verkenning uitvoeren. Daarbij kan gezamenlijk worden gekeken naar onder meer de dienstregeling, het materieel, de financiering, haltevoorzieningen en de aansluiting op toekomstige mobiliteitshubs. Omdat hiervoor nadere afstemming en gezamenlijke uitwerking nodig zijn, kan een dergelijke verbinding niet binnen het exploitatieplan 2027 worden gerealiseerd. De uitkomsten van de verkenning kunnen dienen als basis om een verbinding op te nemen in toekomstige regionale plannen en ontwikkelingen.

De aangekondigde afwaardering van wegen in Eersel en Reusel-De Mierden is een belangrijk aandachtspunt. Dergelijke maatregelen kunnen gevolgen hebben voor rijtijden, betrouwbaarheid en aansluitingen. Hermes wordt daarom graag tijdig betrokken bij de verdere uitwerking, zodat de effecten op het openbaar vervoer vooraf goed kunnen worden beoordeeld.

Gemeente Laarbeek

Gemeente Laarbeek wenst een snellere route en hogere frequentie op lijn 25. Daarnaast verwijst gemeente Laarbeek naar de lopende lobby voor een busverbinding Den Bosch – Helmond – Weert, waar Laarbeek op aangesloten wil worden.

Reactie TOT

De wens van gemeente Laarbeek om lijn 25 sneller en frequenter te maken is begrijpelijk vanuit de ambitie om de bereikbaarheid van de gemeente te versterken. Bij de beoordeling is gekeken naar de huidige routefunctie, het aantal reizigers en de effecten van mogelijke versnelling.

Een snellere route op lijn 25 is op dit moment niet goed mogelijk zonder belangrijke haltes in Aarle-Rixtel of Beek en Donk over te slaan. Daarmee zou de reistijd voor een deel van de reizigers verbeteren, maar zou de bereikbaarheid voor andere reizigers juist verslechteren. Omdat lijn 25 een ontsluitende functie heeft voor meerdere kernen en haltes, is het overslaan van deze haltes niet wenselijk.

Ook een hogere frequentie is op dit moment niet doelmatig. Het huidige aantal dagelijkse reizigers is net voldoende voor een uurdienst. Een frequentieverhoging zou extra DRU's en mogelijk extra materieel vragen, terwijl het reizigerspotentieel daarvoor op dit moment onvoldoende is.

De genoemde lobby voor een verbinding Den Bosch – Helmond – Weert wordt gezien als een ontwikkeling voor de langere termijn.

Gemeente Nuenen

Gemeente Nuenen heeft geen wensen voor dit Exploitatieplan, maar heeft wel wensen aangegeven voor de middellange termijn. Dit zijn een (H)OV-verbinding met Helmond en het doortrekken van lijn 404 naar Gerwen. Daarnaast geeft men aan dat er woningbouw komt in Nuenen West en een AZC bij Oude Landen. Tot slot worden een aantal wegenprojecten aangekondigd, waaronder het inrichten van de Brabantring en Arnold Pootlaan als ETW, het openstellen van de busbaan bij de Geldropsedijk voor autoverkeer, het aanpassen van de Smits van Oyenlaan en de realisatie van een hub bij Gerwen, Kerkackers.

Reactie TOT

De door gemeente Nuenen genoemde wensen en ontwikkelingen zijn vooral relevant voor de middellange termijn. Voor het exploitatieplan 2027 leiden deze niet tot aanpassingen in de dienstregeling, maar zijn wel belangrijk voor de verdere ontwikkeling van het netwerk.

Een directe verbinding Nuenen – Helmond vraagt om extra voertuigen en kan daarom op korte termijn niet worden gerealiseerd. De wens is inhoudelijk begrijpelijk, maar past niet binnen de beschikbare materiële capaciteit voor 2027. Bij toekomstige uitbreidingsruimte kan deze verbinding opnieuw worden beoordeeld in relatie tot de regionale vervoervraag en de ontwikkeling van het HOV-netwerk.

Voor de woningbouwontwikkeling in Nuenen-West is het wenselijk om de ontsluiting met het openbaar vervoer tijdig mee te nemen. Een extra halte aan de Europalaan, ter hoogte van de kruising met de

Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

Vorsterdijk, kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van dit gebied. Deze halteontwikkeling wordt daarom als kansrijk gezien.

Het doortrekken van lijn 404 naar Gerwen is op dit moment niet noodzakelijk. Gerwen wordt momenteel al zes keer per uur met Eindhoven verbonden via de lijnen 321, 322 en 323. Dat aanbod is ruim voldoende in verhouding tot het huidige aantal instappers. Een verlenging van lijn 404 zou extra DRU's en capaciteit vragen, zonder dat daar op dit moment voldoende extra vervoervraag tegenover staat.

De aangekondigde wegenprojecten worden als aandachtspunt meegenomen. Aanpassingen aan de weginfrastructuur kunnen gevolgen hebben voor rijtijden, doorstroming en betrouwbaarheid. Tijdige afstemming met Hermes blijft hierbij van belang, zodat het openbaar vervoer goed kan worden ingepast in de verdere planvorming.

Gemeente Someren

Gemeente Someren heeft geen specifieke wensen voor het exploitatieplan. Wel wordt aangekondigd dat een aantal wegen zal worden afgewaardeerd naar 30 km/u. Dit was oorspronkelijk voorzien voor 2028, maar er wordt overwogen om de Laan ten Roode al in 2027 af te waarderen. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de rijtijden van lijn 320.

Reactie TOT

Omdat gemeente Someren geen concrete dienstregelingswensen heeft ingebracht voor 2027, leidt dit onderdeel niet tot een directe aanpassing in het exploitatieplan. Wel is de aangekondigde afwaardering van wegen naar 30 km/u een belangrijk aandachtspunt voor de toekomstige dienstregeling.

Vooraf de mogelijke afwaardering van de Laan ten Roode kan gevolgen hebben voor lijn 320. Een lagere maximumsnelheid kan leiden tot langere rijtijden en kan daarmee effect hebben op aansluitingen, betrouwbaarheid en materieelinzet. De impact hiervan is afhankelijk van de definitieve inrichting, de mate waarin de bus kan blijven doorstromen en de effecten op de totale rijtijd van de lijn.

In het exploitatieplan 2028 wordt de impact van de afwaarderingen nader beoordeeld. Daarbij wordt gekeken of aanvullende maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld in de vorm van rijtijdcorrecties, een snellere route of aanpassing van de frequentie. Hermes wordt graag tijdig betrokken bij de verdere uitwerking van de verkeersmaatregelen, zodat de gevolgen voor het openbaar vervoer vooraf goed kunnen worden meegewogen.

Gemeente Valkenswaard

Gemeente Valkenswaard wenst dat de spitsritten van lijn 318 die beginnen of eindigen op Valkenswaard Markt doorrijden naar Bergeijk. Daarnaast wenst gemeente Valkenswaard dat lijn 318 's avonds later doorrijdt naar Eindhoven. De laatste rit vanuit Luyksgestel eindigt momenteel in Valkenswaard en rijdt niet door naar Eindhoven. Gemeente Valkenswaard wil ook een verbinding met de nieuwe mobiliteitshub die gerealiseerd gaat worden in Pelt in België. Net als gemeente Waalre wenst Valkenswaard dat de buurtbus 277 naar Veldhoven een frequentieverhoging krijgt, of zelfs wordt opgewaardeerd tot een volwaardige buslijn. Tot slot wenst Valkenswaard een betere verbinding met de HTC.

Reactie TOT

De wensen van gemeente Valkenswaard richten zich op het versterken van de regionale bereikbaarheid vanuit Valkenswaard, Bergeijk, Dommelen, Luyksgestel en de verbindingen richting Eindhoven, Veldhoven, HTC en België. Deze wensen sluiten aan bij herkenbare mobiliteitsvragen, maar verschillen sterk in uitvoerbaarheid binnen de kaders van 2027.

Het verlengen van de spitsritten van lijn 318 naar Bergeijk vraagt om extra DRU's en extra voertuigen. De huidige frequentie van twee keer per uur tussen Valkenswaard en Bergeijk is op de meeste momenten voldoende om alle reizigers een zitplaats te bieden. Alleen in de ochtendspits richting Eindhoven is sprake van een hogere druk. Op die momenten rijden er al spitsritten die niet in Valkenswaard, maar in Westerhoven beginnen. Daarmee wordt de grootste capaciteitsvraag op dit traject al deels opgevangen. Het is niet mogelijk om meer spitsritten voorbij Valkenswaard Markt te laten rijden. Elke verlengde rit kost een extra voertuig, en die is in de spitsperiode niet beschikbaar.



Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

De wens om 's avonds een latere verbinding vanuit Luyksgestel, Bergeijk, Westerhoven en Dommelen-Zuid naar Eindhoven te bieden wordt overgenomen. De laatste rit van Luyksgestel naar Valkenswaard wordt doorgetrokken naar Eindhoven. Daarmee ontstaat een betere avondverbinding richting Eindhoven en wordt het aanbod aantrekkelijker voor reizigers die later op de avond terugreizen.

Een opwaardering van de verbinding Valkenswaard – Waalre – Veldhoven is al langer een wens van zowel gemeente Valkenswaard als gemeente Waalre. Voor het realiseren van een nieuwe of sterk opgewaardeerde verbinding zijn echter extra voertuigen nodig. Deze zijn op dit moment niet beschikbaar. Wanneer er in de toekomst aanvullende materiële ruimte ontstaat, wordt deze verbinding opnieuw onderzocht.

De wens voor een verbinding met de toekomstige mobiliteitshub in Pelt vraagt om een bredere grensoverschrijdende verkenning. Daarbij zijn meerdere partijen betrokken en spelen ook financiering, exploitatie, aansluitingen en grensoverschrijdende afstemming een rol. Deze wens kan daarom niet binnen de dienstregeling van 2027 worden ingevuld, maar kan wel worden meegenomen in toekomstige regionale mobiliteitsverkenningen.

De verbinding met HTC wordt opnieuw beoordeeld op het moment dat HTC wordt aangesloten op HOV4. Dan ontstaat een nieuw netwerkperspectief, waarbij ook de verbindingen vanuit Valkenswaard en Waalre richting HTC opnieuw kunnen worden afgewogen.

Gemeente Veldhoven

Gemeente Veldhoven wenst een reguliere buslijn langs industrieterrein Habraken, opschaling van lijn 20, en een halte bij buurtschap Heers. Daarnaast is er aangekondigd dat de route van lijn 402 in Zonderwijk en Het Look wordt afgewaardeerd naar GOW30 en dat er aan de bewoners wordt voorgelegd of het nog wenselijk is dat hier HOV rijdt.

Reactie TOT

De wens voor een reguliere buslijn langs industrieterrein Habraken is beoordeeld op basis van het huidige reizigerspotentieel, de ligging van bestaande lijnen en de uitvoerbaarheid binnen het netwerk. Op dit moment is het reizigerspotentieel van Habraken onvoldoende voor een reguliere OV-verbinding. Daarnaast ligt er geen bestaande reguliere buslijn in de directe nabijheid die zonder (grote) omweg via het industrieterrein kan worden geleid. Een bediening van Habraken vraagt daardoor feitelijk om een nieuwe lijn of een ingrijpende routewijziging. Daarvoor zijn binnen de kaders van 2027 geen voertuigen beschikbaar.

De wens voor een halte bij buurtschap Heers wordt overgenomen. Deze halte kan worden gerealiseerd zonder dat lijn 18 hiervoor hoeft om te rijden. Daarmee kan de bereikbaarheid van Heers worden verbeterd zonder nadelige effecten voor de rijtijd of betrouwbaarheid van de bestaande lijnvoering.

Opschaling van lijn 20 in Veldhoven is op dit moment niet doelmatig. De lijn rijdt momenteel twee keer per uur in de spits en één keer per uur in het dal. Dit aanbod is ruim voldoende in verhouding tot de huidige vraag op het traject in Veldhoven. Een verdere opschaling zou extra capaciteit vragen, terwijl de bezetting daarvoor op dit moment onvoldoende aanleiding geeft.

De aangekondigde afwaardering van de route van lijn 402 in Zonderwijk en Het Look naar GOW30 is een belangrijk aandachtspunt. Lijn 402 is onderdeel van het HOV-netwerk en is gebaat bij een betrouwbare en vlotte doorstroming. Aanpassingen aan de weginrichting kunnen gevolgen hebben voor rijtijd, comfort en betrouwbaarheid. Hermes wordt daarom graag betrokken bij de verdere afweging over de inrichting van deze route en de positie van HOV in dit gebied.

Gemeente Waalre

Gemeente Waalre wenst een frequentieverhoging van de buurtbus op de route Valkenswaard – Waalre – Veldhoven. Daarnaast wenst gemeente Waalre een hogere frequentie op lijn 408 in beide richtingen. Verder wenst gemeente Waalre een halte voor buurtbus 271 in de woonwijk Ekenrooi Zuid. Tot slot kondigt gemeente Waalre aan dat er veel woningbouw gepland staat in de gemeente, vooral rond de routes van lijnen 317, 318 en 408.



Reactie TOT

De wensen van gemeente Waalre richten zich op het versterken van de verbindingen richting Valkenswaard, Veldhoven, Eindhoven en HTC. Deze wensen worden herkend, mede in relatie tot de woningbouwontwikkeling in de gemeente en de groeiende mobiliteitsvraag in de regio.

Een opwaardering van de verbinding Valkenswaard – Waalre – Veldhoven is al langer een wens van zowel gemeente Waalre als gemeente Valkenswaard. Voor het realiseren van een nieuwe verbinding of een structurele frequentieverhoging zijn extra voertuigen nodig. Deze zijn op dit moment niet beschikbaar. Wanneer er in de toekomst aanvullende materiële ruimte ontstaat, wordt deze verbinding opnieuw onderzocht.

Ook een frequentieverhoging van lijn 408 is binnen de kaders van 2027 niet mogelijk door een gebrek aan beschikbare voertuigen. Wel wordt de verbinding van en naar HTC opnieuw bekeken wanneer HOV4 in gebruik wordt genomen. Op dat moment ontstaat mogelijk een nieuw netwerkperspectief, waarbij ook de rol van lijn 408 en de verbinding via Waalre opnieuw kan worden beoordeeld.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het opwaarderen van lijn 408 is dat de lijn in beide richtingen gebruik kan maken van de busbaan op de Eindhovenseweg. Op dit moment is dat richting HTC nog niet mogelijk, omdat een buslicht voor de rechtsafbeweging ontbreekt. Zonder deze infrastructurele aanpassing blijft de doorstroming onvoldoende robuust voor een hoogwaardige en betrouwbare verbinding.

De halte voor buurtbus 271 in Ekenrooi-Zuid wordt gerealiseerd. Daarmee wordt de bereikbaarheid van deze woonwijk gerealiseerd binnen de bestaande lijnvoering.

De aangekondigde woningbouw rond de routes van lijnen 317, 318 en 408 wordt meegenomen in de monitoring van de reizigersontwikkeling. Wanneer de woningbouw leidt tot structureel hogere vervoervraag, vormt dit aanleiding om het aanbod op termijn opnieuw te beoordelen.

ROB

Het ROB wenst een kortere route voor lijn 2, het verschuiven van de aankomst- en vertrektijden in Eindhoven in de avond, een kwartierdienst op lijn 5 in de spits en onderzoek naar een betere samenhang tussen buurtbussen 266 en 268, zodat deze beide een uurdienst kunnen rijden.

Reactie TOT

De wensen van het ROB zijn beoordeeld op basis van reizigersbelang, netwerklogica, aansluitingen, uitvoerbaarheid en de beschikbare voertuiginzet. Daarbij is gekeken in hoeverre de voorgestelde aanpassingen bijdragen aan een sneller, betrouwbaarder en beter samenhangend netwerk, zonder dat dit leidt tot ongewenste verslechtingen voor andere reizigers.

Lijn 2

De wens voor een kortere route van lijn 2 houdt in dat lijn 2 niet langer via de Dokter Cuyperslaan rijdt, maar via de HOV2-route. Dit zou voor reizigers op lijn 2 een reistijdvoordeel opleveren. Tegelijkertijd betekent deze wijziging dat de haltes aan de Dokter Cuyperslaan hun huidige bediening verliezen. Voor deze haltes moet dan een passend alternatief worden gevonden.

Daarbij is gekeken naar de mogelijkheid om een andere lijn via de Dokter Cuyperslaan te laten rijden. Het is niet wenselijk om HOV-lijnen van de HOV2-route af te halen en via de Dokter Cuyperslaan te laten rijden, omdat dit ten koste gaat van de snelheid, betrouwbaarheid en herkenbaarheid van het HOV-netwerk. In de praktijk zou daardoor alleen lijn 9 als mogelijke vervanger in beeld komen.

Het omleggen van lijn 9 lost het probleem echter niet structureel op. De reistijdwinst voor reizigers op lijn 2 zou dan worden bereikt door reizigers op lijn 9 een langere route te geven. Daarnaast zou de frequentie op de haltes aan de Dokter Cuyperslaan afnemen, waardoor de bereikbaarheid van dit gebied per saldo verslechtert. Het introduceren van een nieuwe lijn om deze haltes te blijven bedienen zou extra voertuigen vragen. Die voertuigen zijn binnen de kaders van 2027 niet beschikbaar.

Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

Op basis van deze afweging is het handhaven van de bestaande route van lijn 2 de meest evenwichtige oplossing. Daarmee blijft de bediening van de Dokter Cuyperslaan behouden en wordt voorkomen dat een verbetering voor de ene reizigersgroep leidt tot een verslechtering voor een andere groep reizigers.

Verschuiven aankomst- en vertrektijden Eindhoven

De wens om de aankomst- en vertrektijden in Eindhoven in de avond een kwartier te verschuiven komt voort uit de behoefte om meer buslijnen te laten aansluiten op de trein uit Tilburg. Deze wens is begrijpelijk, omdat goede trein-busaansluitingen in de avond belangrijk zijn voor de kwaliteit van de totale ketenreis.

Sinds 2024 rijdt NS weer een kwartierdienst gedurende de hele avond vanuit Utrecht. Hierdoor is het weer mogelijk om in Eindhoven op beide richtingen passende aansluitingen te bieden. Een volledige verschuiving van de avonddienstregeling is daardoor noodzakelijk om de aansluitkwaliteit te verbeteren.

Het integraal opschuiven van de avonddienstregeling heeft grote gevolgen voor het netwerk. Voor een deel van de reizigers kan dit een betere aansluiting opleveren, maar voor andere reizigers betekent het juist langere wachttijden, minder gunstige overstappen of een minder herkenbare dienstregeling. Een generieke verschuiving zou daarmee niet alleen voordelen hebben, maar ook duidelijke nadelen voor een grote groep bestaande reizigers.

Daarom wordt ervoor gekozen de avonddienstregeling niet volledig met een kwartier op te schuiven. Wel wordt binnen de bestaande structuur gericht gestuurd op betere aansluitingen. Op parallelle trajecten, zoals lijn 317 en 318 en lijn 404 en 405, wordt de dienstregeling zo ingericht dat zowel aansluiting wordt geboden op de trein naar Tilburg als op de trein naar Utrecht. Daarmee wordt de achterliggende wens van het ROB zo veel mogelijk ingevuld, zonder de nadelen van een volledige verschuiving van de avonddienstregeling.

Lijn 5

De wens voor een kwartierdienst op lijn 5 in de spits wordt overgenomen. Deze wens sluit aan bij de eigen analyse van het TOT. De reizigersvraag op lijn 5 rechtvaardigt een versterking in de spits en een hogere frequentie draagt bij aan meer capaciteit, kortere wachttijden en een aantrekkelijker aanbod op deze verbinding. De kwartierdienst op lijn 5 wordt daarom ingevoerd.

Buurtbus 266 en 268

Tot slot is gekeken naar de samenhang tussen buurtbus 266 en buurtbus 268. Het voorstel om beide lijnen bij Deurne Ziekenhuis in elkaar over te laten gaan, is inhoudelijk kansrijk. Een dergelijke koppeling kan bijdragen aan een efficiëntere operatie en een logischere samenhang tussen beide buurtbuslijnen.

Tegelijkertijd blijkt uit de uitwerking dat ook bij deze koppeling nog steeds een extra voertuig nodig is om op beide lijnen een volwaardige uurdienst te kunnen rijden. Dat voertuig is binnen de huidige materiële capaciteit niet beschikbaar. Hierdoor kan de gewenste uurdienst op beide lijnen in 2027 nog niet worden gerealiseerd.

De voorgestelde koppeling tussen lijn 266 en 268 blijft wel een relevante ontwikkelrichting. Wanneer op een later moment extra materieel beschikbaar komt, kan deze optie opnieuw worden onderzocht. Daarmee blijft het streven naar een betere samenhang tussen beide buurtbuslijnen nadrukkelijk in beeld, maar is uitvoering binnen de kaders van 2027 nog niet mogelijk.



5. Voorstellen 2027

In dit hoofdstuk worden de business cases en kleine wijzigingen beschreven die in 2027 worden doorgevoerd. Het jaar 2027 kent daarbij een afwijkende fasering ten opzichte van een reguliere dienstregeling, vanwege de tijdelijke sluiting van Eindhoven Airport.

Vanwege groot onderhoud aan de landingsbaan is Eindhoven Airport vanaf 1 februari 2027 voor een periode van circa 5,5 maanden gesloten. Deze sluiting heeft een directe invloed op de reizigersstromen van en naar de luchthaven en daarmee op de inzet van de lijnen die Eindhoven Airport bedienen. Om het vervoeraanbod gedurende deze periode goed te laten aansluiten op de tijdelijke daling van de vraag, wordt de dienstregeling op onderdelen aangepast.

Daarom zijn er in 2027 twee wijzigingsmomenten:

- **1 februari 2027:** start van de nieuwe (tijdelijke) dienstregeling
- **18 juli 2027:** start van de volledige dienstregeling op het moment dat Eindhoven Airport weer opengaat.

Alle hieronder genoemde wijzigingen gaan in op **18 juli 2027**, tenzij expliciet anders vermeld. De aanpassingen rond Eindhoven Airport vormen hierop een uitzondering en gaan in per **1 februari 2027**.

Business cases

Sluiting Eindhoven Airport

Van 1 februari 2027 tot 18 juli 2027 is Eindhoven Airport gesloten in verband met groot onderhoud aan de landingsbaan. Gedurende deze periode vervalt het reguliere vliegverkeer. Dit heeft vanzelfsprekend grote gevolgen voor de reizigersstromen van en naar de luchthaven.

De lijnen 400 en 401 vervullen in de huidige dienstregeling een belangrijke functie in de bereikbaarheid van Eindhoven Airport. Tegelijkertijd bedienen deze lijnen niet uitsluitend de luchthaven. Met name lijn 401 heeft ook een sterke functie voor Meerhoven, Flight Forum en andere bestemmingen op de corridor tussen Eindhoven Centraal en Eindhoven Airport. Voor lijn 400 geldt dat deze, naast de luchthavenfunctie, ook een rol speelt in de bereikbaarheid van WoensXL en BIC.

De tijdelijke sluiting van Eindhoven Airport vraagt daarom om een zorgvuldige aanpassing van het aanbod. Enerzijds is het niet doelmatig om tijdens de sluiting dezelfde hoge frequenties naar de luchthaven te blijven rijden, omdat een belangrijk deel van de reizigersvraag tijdelijk wegvalt. Anderzijds moet worden voorkomen dat andere bestemmingen op de corridor onnodig slechter bereikbaar worden. De aanpassing van de dienstregeling is er daarom op gericht om capaciteit tijdelijk af te schalen waar de vraag daadwerkelijk wegvalt, terwijl de bereikbaarheid van BIC, Meerhoven, Flight Forum en de overige haltes op peil blijft.

Lijn 400

Lijn 400 is de Airportshuttle tussen Eindhoven Centraal en Eindhoven Airport. De lijn rijdt via HOV2, WoensXL, HOV3 en BIC naar de luchthaven. De enige tussenhaltes zijn WoensXL en BIC. In de reguliere dienstregeling rijdt lijn 400 op werkdagen overdag zes keer per uur en in het weekend overdag vier keer per uur. In de avond rijdt lijn 400 vier keer per uur tot 21.00 uur. Daarna rijdt de lijn niet meer.

De reizigersanalyse laat zien dat lijn 400 in sterke mate is gericht op Eindhoven Airport. Van de reizigers die op Eindhoven Centraal instappen in lijn 400 reist circa 65% naar Eindhoven Airport. Daarnaast reist circa 20% naar WoensXL en circa 15% naar BIC. Daarmee is duidelijk dat het grootste deel van de vraag op lijn 400 tijdelijk wegvalt tijdens de sluiting van de luchthaven.

Tegelijkertijd blijft BIC een aandachtspunt. BIC is de enige halte op de route die niet door andere reguliere lijnen wordt bediend. In november 2025 telde halte BIC circa 210 instappers per werkdag. In het weekend lag het gebruik aanzienlijk lager, met ongeveer 10 instappers per dag op zaterdag en zondag. Deze cijfers laten zien dat er op werkdagen een duidelijke, maar beperkte vervoervraag naar BIC blijft bestaan. In het weekend is de vraag zeer gering.



Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

Op basis van deze reizigersaantallen is het niet doelmatig om lijn 400 gedurende de sluiting van Eindhoven Airport met de reguliere hoge frequentie te blijven rijden. Een frequentie van zes keer per uur is voor de resterende reizigersvraag naar BIC niet nodig. Ook avond- en weekendbediening zijn op basis van de verwachte vraag in deze periode onvoldoende te rechtvaardigen.

Daarbij geldt dat reizigers met bestemming Eindhoven Airport tijdens de sluitingsperiode nog steeds gebruik kunnen maken van lijn 401. Reizigers van en naar WoensXL beschikken bovendien over meerdere alternatieven, waaronder de lijnen 2, 3, 9, 323, 404, 405 en 406. Daarmee blijft de bereikbaarheid van WoensXL ruimschoots geborgd, ook wanneer lijn 400 tijdelijk wordt afgeschaald.

Lijn 401

Lijn 401 rijdt tussen Eindhoven Centraal en Eindhoven Airport via de HOV1 en de wijk Meerhoven. In de reguliere dienstregeling rijdt lijn 401 op werkdagen overdag zes keer per uur en in het weekend overdag vier keer per uur. Na 21.00 uur rijdt lijn 401 twee keer per uur tot middernacht en op vrijdag- en zaterdagavond tot 1.00 uur.

Lijn 401 is veruit de drukste lijn van het netwerk. In november 2025 maakten op werkdagen circa 6.600 reizigers per dag gebruik van deze lijn. Daarvan reizen circa 3.850 reizigers niet van of naar Eindhoven Airport. Dat betekent dat lijn 401, zelfs zonder de luchthavenreizigers, een zeer sterke vervoervraag behoudt. Zonder de Airportreizigers blijft lijn 401 de op één na drukste lijn van het netwerk, na lijn 404.

Deze cijfers onderbouwen dat lijn 401 niet op dezelfde manier kan worden afgeschaald als lijn 400. De lijn heeft een bredere netwerkfunctie dan alleen de bediening van Eindhoven Airport. Lijn 401 is essentieel voor de ontsluiting van Meerhoven, Flight Forum en de overige bestemmingen langs deze corridor. Ook tijdens de sluiting van Eindhoven Airport blijft hier sprake van een structureel hoge vervoervraag.

Daarom is het uitgangspunt om het aanbod op lijn 401 gedurende de sluitingsperiode zoveel mogelijk in stand te houden. Een frequentie van zes keer per uur op werkdagen en vier keer per uur in het weekend blijft passend bij de reizigersaantallen die ook zonder Airportverkeer aanwezig zijn. Hiermee wordt voorkomen dat een tijdelijke daling van het luchthavenverkeer leidt tot een ongewenste verslechtering voor de grote groep reizigers die lijn 401 gebruikt voor andere bestemmingen.

Voorstel

Voorgesteld wordt om lijn 400 gedurende de sluiting van Eindhoven Airport tijdelijk af te schalen. Daarmee wordt het aanbod beter in balans gebracht met de verwachte reizigersvraag, zonder dat de bereikbaarheid van de belangrijkste resterende bestemmingen op de corridor verdwijnt.

Lijn 400 blijft op werkdagen rijden om BIC bereikbaar te houden. In de spits rijdt lijn 400 vier keer per uur. In het dal rijdt lijn 400 twee keer per uur. Tijdens schoolvakanties rijdt lijn 400 ook in de spits twee keer per uur. In de avond en in het weekend rijdt lijn 400 tijdelijk niet.

Met deze frequentie blijft BIC op werkdagen goed bereikbaar, terwijl het aanbod wordt aangepast aan de lagere vraag tijdens de sluiting van Eindhoven Airport. Om de bereikbaarheid van BIC zo goed mogelijk te borgen, blijven de eerste en laatste rit van lijn 400 rond hetzelfde tijdstip rijden als in de huidige dienstregeling. Daarmee blijft het mogelijk om ook aan het begin en einde van de werkdag met de bus van en naar BIC te reizen.

De route en tussenstops van lijn 400 blijven ongewijzigd. Dat is logisch en noodzakelijk, omdat de eerste geschikte keermogelijkheid na halte BIC pas bij Eindhoven Airport ligt. Lijn 400 blijft daarom doorrijden naar Eindhoven Airport, ook al is de luchthaven gedurende deze periode gesloten voor vliegverkeer. Dit biedt bovendien het voordeel dat op Eindhoven Airport een overstap op lijn 401 mogelijk blijft. Daardoor kunnen ook reizigers vanuit Meerhoven en Veldhoven BIC blijven bereiken zonder via Eindhoven Centraal te hoeven reizen.

Voor lijn 401 wordt voorgesteld om de huidige route en frequentie te behouden. De lijn blijft daarmee zes keer per uur rijden op werkdagen, vier keer per uur in het weekend en in de avond volgens de bestaande avondbediening. Dit is gerechtvaardigd omdat lijn 401, ook zonder Airportreizigers, een zeer grote



Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

vervoervraag behoudt en een belangrijke functie vervult voor Meerhoven, Flight Forum en de overige bestemmingen op de corridor.

Ook voor lijn 401 geldt dat keren alleen mogelijk is bij Eindhoven Airport. Daarnaast blijft bediening van het gebied rond Flight Forum noodzakelijk. Het volledig inkorten of sterk afschalen van lijn 401 zou daardoor tot een onevenredige verslechtering leiden voor een grote groep reizigers die niet van of naar de luchthaven reist.

Wel moeten de vertrektijden van lijn 401 beperkt worden aangepast. In de huidige dienstregeling zijn lijn 400 en lijn 401 op Eindhoven Airport aan elkaar gekoppeld. Wanneer lijn 400 tijdelijk minder vaak rijdt of op bepaalde momenten niet rijdt, zou dit zonder aanpassing leiden tot onnodig lange keertijden voor lijn 401. Door de vertrektijden van lijn 401 te optimaliseren, blijft de dienstregeling efficiënt uitvoerbaar en wordt onnodige stilstand voorkomen.

Op 18 juli 2027 gaat Eindhoven Airport weer open. Vanaf dat moment keren lijn 400 en lijn 401 terug naar de reguliere frequenties zoals opgenomen in de dienstregeling van 2026. Daarmee wordt de volledige OV-bediening van Eindhoven Airport hersteld op het moment dat ook de reizigersvraag van en naar de luchthaven terugkeert.

Evenementen

In Zuidoost-Brabant vinden jaarlijks meerdere grootschalige evenementen plaats die leiden tot duidelijke pieken in de reizigersvraag van en naar Eindhoven. Tijdens evenementen zoals carnaval, Koningsdag, de Marathon Eindhoven en GLOW kiezen veel bezoekers bewust voor het openbaar vervoer, mede vanwege drukte op de weg, beperkte parkeercapaciteit, wegafsluitingen of het gemak van reizen zonder auto.

In voorgaande jaren werd bij grote drukte gewerkt met versterkingsbussen. Deze bussen werden ad hoc ingezet wanneer de reguliere dienstritten onvoldoende capaciteit boden. Hoewel deze inzet hielp om reizigerspieken op te vangen, kende deze werkwijze duidelijke beperkingen. De extra bussen waren niet vooraf zichtbaar in de reisplanner en reden vaak direct achter de reguliere rit aan. Daardoor werd wel extra capaciteit geboden, maar ontstond voor de reiziger geen herkenbare kwaliteitsverbetering in de vorm van een hogere frequentie, kortere wachttijden of beter planbare reismogelijkheden.

In 2027 wordt daarom gekozen voor een meer structurele en reizigersgerichte aanpak. Een deel van de beschikbare DRU's wordt gereserveerd voor vooraf geplande extra ritten tijdens grote evenementen. Deze ritten worden opgenomen in de dienstregeling en zijn daardoor zichtbaar in de reisplanners. Dat betekent dat reizigers hun reis vooraf beter kunnen plannen en dat de extra inzet niet alleen leidt tot meer capaciteit, maar ook tot een aantrekkelijker en betrouwbaarder aanbod.

Deze aanpak sluit beter aan bij de rol die het openbaar vervoer tijdens grote evenementen kan vervullen. De bus is op zulke momenten niet alleen een vervoermiddel voor reguliere reizigers, maar ook een belangrijk instrument om grote bezoekersstromen veilig, efficiënt en duurzaam van en naar Eindhoven te vervoeren. Door extra ritten vooraf te plannen, ontstaat bovendien meer grip op de operatie. Capaciteit, materieel, chauffeursinzet en reisinformatie kunnen beter op elkaar worden afgestemd.

Tegelijkertijd moet worden onderkend dat extra inzet tijdens evenementen operationeel aanzienlijk minder efficiënt is dan reguliere dienstregelingen. Waar reguliere ritten onderdeel zijn van een stabiele omloop met een logische inzet van voertuigen en chauffeurs, vraagt evenementeninzet vaak om maatwerk. De extra ritten rijden meestal alleen in de drukke richting, terwijl het voertuig daarna leeg of met een beperkte bezetting moet terugrijden naar het beginpunt. Daarnaast is sprake van extra matritten, langere stilstand, minder efficiënte chauffeursdiensten, inzet op afwijkende tijdstippen en een grotere noodzaak tot operationele begeleiding en flexibiliteit.

Daarmee is het aantal daadwerkelijk gereden dienstregelingsuren slechts een deel van de totale inzet die nodig is om deze evenementritten mogelijk te maken. Een extra rit tijdens carnaval, Koningsdag, de Marathon Eindhoven of GLOW staat niet gelijk aan een reguliere DRU in de basisdienstregeling. De inzet vraagt relatief veel materieel- en personeelscapaciteit ten opzichte van het aantal productieve rituren dat



uiteindelijk voor reizigers zichtbaar is. Dit maakt het noodzakelijk om voor deze evenementen inzet niet alleen te kijken naar de feitelijke rijtijd, maar ook naar de gewogen inzet die hiermee samenhangt.

In 2027 worden extra evenementritten ingepland bij de volgende evenementen:

- Carnaval
- Koningsdag
- Marathon
- GLOW

Omdat deze evenementen elk een eigen vervoerbeeld kennen, wordt per evenement een specifieke dienstregeling uitgewerkt. Daarbij wordt gekeken naar de richting van de reizigersstromen, de drukste tijdvakken, de gevolgen van wegafsluitingen en de lijnen waarop de grootste capaciteitsknelpunten worden verwacht. De inzet wordt vervolgens niet alleen beoordeeld op het aantal feitelijk gereden ritten, maar op de gewogen DRU-impact die nodig is om deze ritten betrouwbaar en uitvoerbaar te maken.

Carnaval

Carnaval is een meerdaags evenement, maar de grootste vervoersdrukke rond Eindhoven concentreert zich vooral op carnavalszaterdag. Op deze dag is sprake van een duidelijk en voorspelbaar vervoerpatroon. Overdag, grofweg tussen 11.00 en 16.00 uur, reizen grote groepen reizigers richting Eindhoven. In de avond, vanaf ongeveer 19.00 uur tot einde dienst, ligt de grootste druk juist in de richting vanuit Eindhoven naar de omliggende gemeenten.

Deze piekbelasting zorgt vooral op de streeklijnen voor volle bussen. De vraag is op deze momenten niet gelijkmatig over de dag verdeeld, maar sterk geconcentreerd in één richting. Dat maakt gerichte extra inzet effectief: door extra ritten precies op de drukste momenten en in de drukste richting toe te voegen, kan met een relatief beperkte inzet een groot effect worden bereikt voor de reiziger.

Sinds de opschaling van 19 oktober 2025 rijden de 400-lijnen en lijn 2 op zaterdag overdag vier keer per uur. Daardoor is de capaciteit overdag op deze lijnen al verbeterd. De grootste knelpunten ontstaan hier vooral nog in de avonduren, wanneer veel bezoekers Eindhoven weer verlaten. Op de streeklijnen blijft zowel de instroom richting Eindhoven overdag als de uitstroom vanuit Eindhoven in de avond een belangrijk aandachtspunt.

Tijdens carnaval worden daarom extra ritten ingezet op de volgende lijnen:

- **Lijn 2** rijdt van 18.30 uur tot einde dienst richting Blixembosch vier keer per uur in plaats van twee keer per uur. Hiermee wordt de capaciteit verhoogd op het moment dat veel reizigers Eindhoven verlaten.
- **Lijn 318** krijgt van 18.30 uur tot einde dienst extra ritten tussen Eindhoven en Valkenswaard Markt. Daardoor rijdt lijn 318 tussen Eindhoven en Valkenswaard in de avond vier keer per uur in plaats van twee keer per uur. Dit versterkt de verbinding richting Aalst, Waalre en Valkenswaard op het drukste vertrekmoment vanuit Eindhoven.
- **Lijn 319** krijgt van 11.00 tot 17.00 uur extra ritten van Eersel Busstation naar Eindhoven. Van 18.00 uur tot einde dienst rijden extra ritten van Eindhoven naar Eersel Busstation. Daarmee ontstaat overdag een frequentie van vier keer per uur richting Eindhoven en in de avond vier keer per uur vanuit Eindhoven richting Eersel. Dit sluit aan op het duidelijke piekpatroon tijdens carnaval.
- **Lijn 320** krijgt van 11.00 tot 17.00 uur extra ritten van Asten Plutostraat naar Eindhoven. Van 18.00 uur tot einde dienst rijden extra ritten van Eindhoven naar Asten Plutostraat. Daardoor rijdt lijn 320 overdag vier keer per uur richting Eindhoven en in de avond vier keer per uur vanuit Eindhoven richting Asten. Hiermee wordt de capaciteit op deze drukke streekverbinding gericht vergroot.
- **Lijn 322** krijgt van 11.00 tot 15.00 uur extra ritten van Boekel Kerkstraat naar Eindhoven. Van 18.00 uur tot einde dienst rijden extra ritten van Eindhoven naar Boekel Kerkstraat. Hierdoor ontstaat overdag een frequentie van drie keer per uur tussen Gemert en Eindhoven en twee keer per uur tussen Boekel en Eindhoven. In de avond geldt dit in omgekeerde richting: drie keer per uur van Eindhoven naar Gemert en twee keer per uur van Eindhoven naar Boekel.

Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

- **Lijn 402** rijdt van 18.30 uur tot einde dienst richting Veldhoven vier keer per uur in plaats van twee keer per uur. Hiermee wordt de capaciteit verhoogd op de momenten waarop veel reizigers vanuit Eindhoven terugreizen richting Veldhoven.

De extra ritten worden alleen ingezet in de drukke richting. Na afloop rijden de voertuigen terug naar het beginpunt, zodat de inzet doelmatig blijft en de beschikbare capaciteit maximaal wordt benut op de momenten waarop de reizigersvraag het hoogst is.

Met deze aanpak wordt de evenementeninzet tijdens carnaval beter planbaar, zichtbaarder en effectiever. Reizigers profiteren niet alleen van meer capaciteit, maar ook van een hogere frequentie en betere reisinformatie vooraf.

Koningsdag

Op Koningsdag is het vervoerbeeld vergelijkbaar met carnavalszaterdag. Ook dan reizen grote groepen bezoekers overdag richting Eindhoven en ontstaat in de avond een sterke uitstroom vanuit de stad naar de omliggende gemeenten. Daarnaast wordt op Koningsdag traditioneel een zaterdagdienst gereden, waardoor de reguliere dienstregeling niet altijd voldoende capaciteit biedt voor de extra bezoekersstromen.

Omdat het reizigerspatroon sterk overeenkomt met carnaval, wordt op Koningsdag dezelfde extra inzet voorzien. Dit betekent dat op de belangrijkste streek- en stadscorridors extra ritten worden ingepland in de richting waarin de grootste vervoervraag wordt verwacht.

Door deze ritten vooraf op te nemen in de dienstregeling ontstaat ook op Koningsdag een beter planbaar aanbod. Reizigers kunnen vooraf in de reisplanner zien welke extra reismogelijkheden beschikbaar zijn. Daarmee wordt de bus aantrekkelijker als alternatief voor de auto, juist op een dag waarop parkeren, verkeersdrukke en afsluitingen in en rond Eindhoven voor veel bezoekers een knelpunt vormen.

De inzet tijdens Koningsdag draagt daarmee niet alleen bij aan extra capaciteit, maar ook aan een betere spreiding van bezoekersstromen en een betrouwbaardere reiservaring voor evenementbezoekers en reguliere reizigers.

Marathon

Tijdens de Marathon Eindhoven is de vervoerssituatie compleet anders dan tijdens carnaval en Koningsdag. De reizigersvraag neemt toe, maar de grootste uitdaging zit vooral in de bereikbaarheid van de stad en de impact van wegafsluitingen. Door het parcours en de bijbehorende afsluitingen zijn veel wegen in en rond Eindhoven tijdelijk niet beschikbaar voor busverkeer. Dit heeft gevolgen voor de routes, rijtijden en betrouwbaarheid van meerdere lijnen.

Voor een aantal stadslijnen betekent dit dat zij tijdelijk moeten omrijden. Sommige stadslijnen kunnen gedurende delen van de dag zelfs niet of slechts beperkt rijden. Ook voor streeklijnen wordt het moeilijker om Eindhoven Centraal op de gebruikelijke manier te bereiken. Hierdoor ontstaat een complexe dienstregelingssituatie waarin niet alleen extra capaciteit nodig is, maar vooral ook duidelijke keuzes over routevoering, keerpunten, overstappen en reisinformatie.

De inzet rond de Marathon Eindhoven vraagt daarom om een specifieke evenementendienstregeling. Het doel is om de bereikbaarheid van Eindhoven zo goed mogelijk te behouden, ondanks de beperkingen in het wegennet. Daarbij wordt gekeken welke lijnen kunnen blijven doorrijden, welke lijnen tijdelijk worden omgeleid en waar reizigers het beste kunnen overstappen.

Een goede voorbereiding is hierbij essentieel. Omdat de hinder voor reizigers groter kan zijn dan bij andere evenementen, moet de aangepaste dienstregeling tijdig en duidelijk worden gecommuniceerd. Reizigers moeten vooraf weten welke lijnen wel rijden, welke haltes tijdelijk vervallen en welke alternatieve reismogelijkheden beschikbaar zijn.

De evenementendienstregeling voor de Marathon Eindhoven wordt daarom niet alleen ingericht vanuit capaciteit, maar vooral vanuit betrouwbaarheid en duidelijkheid. Het uitgangspunt is dat reizigers, ondanks de afsluitingen, zo goed mogelijk gebruik kunnen blijven maken van het openbaar vervoer van en naar Eindhoven.



GLOW

GLOW kent opnieuw een ander vervoerbeeld. Het evenement vindt voornamelijk in de avonden plaats en trekt gedurende meerdere avonden grote aantallen bezoekers naar Eindhoven. De extra reizigersvraag concentreert zich daardoor vooral in de namiddag en avond richting Eindhoven en later op de avond vanuit Eindhoven terug naar de regio.

Omdat GLOW meerdere dagen duurt, is sprake van een herhaald avondpatroon. Dit maakt het mogelijk om de extra inzet gericht te plannen op de momenten waarop de grootste drukte wordt verwacht. Daarbij ligt de nadruk vooral op verbindingen vanuit Eindhoven naar de omliggende gemeenten aan het einde van de avond, wanneer veel bezoekers ongeveer gelijktijdig huiswaarts keren.

De inzet van extra ritten tijdens GLOW is belangrijk om overvolle bussen te voorkomen en de terugreis voor bezoekers betrouwbaar en aantrekkelijk te houden. Juist bij een avond-evenement is het van belang dat reizigers erop kunnen vertrouwen dat zij na afloop nog goed met de bus naar huis kunnen. Een zichtbaar en vooraf gepland aanbod in de reisplanner draagt hier direct aan bij.

Voor GLOW wordt daarom een specifieke avonddienstregeling uitgewerkt, gericht op de drukste corridors en de verwachte uitstroommomenten vanuit Eindhoven. Hiermee wordt het openbaar vervoer beter toegerust op de tijdelijke piekvraag en wordt de bus nadrukkelijker gepositioneerd als logische keuze voor bezoekers van het evenement.

Kleine wijzigingen

Naast de grotere business cases bevat het exploitatieplan voor komend jaar een aantal kleinere wijzigingen in de dienstregeling. Deze wijzigingen zijn gericht op het verder versterken van het bestaande netwerk, het oplossen van concrete capaciteitsknelpunten en het beter laten aansluiten van het aanbod op de actuele reizigersvraag.

De wijzigingen bouwen voort op de opschaling die in oktober 2025 is ingezet. Daarbij is zichtbaar geworden dat frequentieverhogingen op drukke corridors daadwerkelijk bijdragen aan extra gebruik en een aantrekkelijker aanbod. Tegelijkertijd wordt in dit exploitatieplan zorgvuldig gekeken waar extra inzet het meeste effect heeft. Niet iedere wens of ieder knelpunt vraagt om een grote structuurwijziging; op verschillende plekken kan met gerichte aanpassingen in frequentie, rijtijden of bedieningstijden al een duidelijke kwaliteitsverbetering voor reizigers worden gerealiseerd.

De kleine wijzigingen in 2027 hebben vooral betrekking op vier thema's:

- uitbreiding van het aanbod in de late avond;
- versterking van drukke corridors in spits, dal en weekend;
- aanpassing van lijnvoering waar infrastructuur of rijtijden veranderen;
- actualisatie van rijtijden op basis van metingen en gewijzigde verkeerssituaties.

Avonden

In navolging van de proef met extra late ritten op de lijnen 2, 4, 317, 324 en 401 tot en met 405 wordt het aanbod in de late avond op een aantal aanvullende lijnen uitgebreid. De eerste ervaringen met latere ritten laten zien dat er op vrijdag- en zaterdagavond sprake is van een duidelijke reizigersvraag. Dit sluit aan bij veranderend reisgedrag, waarbij het openbaar vervoer niet alleen voor woon-werk- en onderwijsreizen wordt gebruikt, maar ook steeds nadrukkelijker voor vrijetijd, horeca, evenementen en sociale activiteiten.

Een aantrekkelijk avondaanbod is belangrijk voor de bruikbaarheid van het netwerk als geheel. Reizigers kiezen eerder voor het openbaar vervoer wanneer zij niet alleen goed naar hun bestemming kunnen reizen, maar ook later op de avond nog een betrouwbare terugreis hebben. Zeker op drukke corridors richting omliggende gemeenten voorkomt een later aanbod bovendien dat reizigers zich concentreren op de laatste ritten die nog wel rijden, waardoor (over)volle bussen kunnen ontstaan.

Daarom worden in 2027 op de volgende lijnen extra late ritten toegevoegd:

- Lijn 5 rijdt op vrijdag- en zaterdagavond door tot 1:06 uur
- Lijn 19 krijgt op vrijdag- en zaterdagavond een extra rit naar Eersel Busstation om 1:06 uur. De rit naar Veldhoven Koningshof op doordeweekse avonden om 0:21 rijdt voortaan door naar Eersel Busstation
- Lijn 318 krijgt op vrijdag- en zaterdagavond een extra rit naar Valkenswaard Markt om 0:34 uur
- Lijn 319 krijgt op vrijdag- en zaterdagavond een extra rit naar Eersel Busstation om 0:39 uur
- Lijn 320 krijgt op vrijdag- en zaterdagavond extra ritten naar Mierlo Brugstraat om 0:33 en 1:06 uur

Met deze uitbreiding wordt het late avondaanbod op meerdere belangrijke corridors versterkt. De maatregelen zijn gericht op verbindingen waar de bestaande reizigersvraag en de verwachte potentie voldoende aanleiding geven om de bedieningstijd te verruimen. Daarmee wordt het netwerk in de avond beter bruikbaar, zonder dat er sprake is van een generieke uitbreiding op alle lijnen.

Lijn 5

Lijn 5 vervoert inmiddels ongeveer 1.600 reizigers per dag. Daarmee heeft de lijn een stevige positie binnen het stedelijke netwerk. Vooral in de spits, en met name in de ochtendspits, is regelmatig sprake van volle bussen. De huidige frequentie sluit op die momenten niet meer optimaal aan bij de reizigersvraag.

Bij deze reizigersaantallen is een frequentie van vier keer per uur in de spits passend. Een kwartierdienst zorgt voor meer capaciteit, kortere wachttijden en een gelijkmatiger spreiding van reizigers over de ritten. Daarmee wordt niet alleen de kans op volle bussen kleiner, maar verbetert ook de aantrekkelijkheid van de lijn voor bestaande en nieuwe reizigers.

Lijn 5 gaat daarom in de spits vier keer per uur rijden. Deze frequentieverhoging geldt buiten de vakantieperiodes en buiten de zomer-kerstdienstregeling. Op momenten waarop de reizigersvraag lager ligt, blijft het aanbod afgestemd op het feitelijke gebruik.

Lijn 51

De route van lijn 51 door Eeuwsels wordt aangepast. Aanleiding hiervoor is de afwaardering van wegen in de wijk naar 30 km/u. Door deze snelheidsverlaging nemen de rijtijden toe. Wanneer de huidige route ongewijzigd zou blijven, is een extra voertuig nodig om dezelfde frequentie te kunnen handhaven.

Dat is binnen de beschikbare materiële capaciteit niet wenselijk en niet doelmatig. Daarom is samen met de gemeente Helmond gezocht naar een oplossing waarbij de bereikbaarheid van de wijk behouden blijft, zonder dat een extra voertuig nodig is. In overleg is vastgesteld dat de lus door Eeuwsels wordt ingekort en dat er een centrale halte wordt gerealiseerd aan de Nachtegaallaan.

Met deze oplossing blijft de loopafstand voor reizigers beperkt, terwijl de lijn efficiënter kan blijven rijden. Daarmee wordt voorkomen dat de infrastructurele aanpassing leidt tot hogere exploitatiekosten of tot een verslechtering van de frequentie. De wijziging vormt daarmee een evenwichtige oplossing tussen bereikbaarheid, uitvoerbaarheid en betrouwbaarheid.

Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

Het aantal ritten per uur tussen Eindhoven en Valkenswaard Markt wordt als volgt:

	Weekdag				Zaterdag		Zondag	
	Ochtend	Ochtendspits	Dal	Middagspits	Avond	Overdag	Avond	Overdag
2027	4	8 (vakantie 6, zomer-kerst 4)	6 (zomer-kerst 4)	8 (vakantie 6, zomer-kerst 4)	4	6	4	4
2026	4	8 (vakantie en zomer-kerst 4)	4	8 (vakantie en zomer-kerst 4)	4	4	4	4

Daarnaast wordt de late avondbediening verbeterd. De rit van 23.03 uur uit Luyksgestel, die in de dienstregeling van 2026 eindigt in Valkenswaard, wordt doorgetrokken naar Eindhoven. Hierdoor krijgen Luyksgestel, Bergeijk, Westerhoven en Dommelen-Zuid een latere rechtstreekse reismogelijkheid richting Eindhoven.

Ook krijgt lijn 318 op vrijdag- en zaterdagavond een extra rit naar Valkenswaard Markt om 0.34 uur. Daarmee blijft tot einde dienst een frequentie van vier keer per uur richting Valkenswaard beschikbaar. Deze uitbreiding sluit aan bij de groeiende vraag in de late avond en voorkomt dat reizigers zich te sterk concentreren op de laatste ritten.

Lijn 319

Lijn 319 rijdt op dit moment in de spits zes keer per uur en buiten de spits twee keer per uur. De lijn is op doordeweekse dagen de drukste 300-lijn, met bijna 4.000 reizigers per werkdag. De hoge bezetting wordt grotendeels veroorzaakt door de sterke vervoervraag van en naar ASML in de spits.

Tegelijkertijd is ook buiten de spits sprake van een structurele vervoervraag op deze corridor. De huidige dalfrequentie van twee keer per uur sluit niet altijd goed aan bij de positie van lijn 319 als belangrijke regionale verbinding. Bovendien is op drukke momenten buiten de spits sprake van capaciteitsdruk, waardoor een hogere frequentie ook buiten de klassieke spitsuren gewenst is.

Daarom wordt in het dal de frequentie verhoogd van twee naar vier keer per uur. Deze verhoging geldt niet tijdens de vakantie en zomer-kerstdienstregeling. Daarmee wordt de extra capaciteit gericht ingezet in de periode waarin de vervoervraag het hoogst is en waarin de meeste meerwaarde voor reizigers wordt verwacht.

De frequentieverhoging maakt lijn 319 aantrekkelijker voor zowel forenzen als andere reizigers. Een kwartierdienst in het dal zorgt voor kortere wachttijden, meer flexibiliteit en een betere spreiding van reizigers over de dag. Daarmee wordt de corridor verder versterkt en sluit het aanbod beter aan op de groeiende betekenis van de verbinding richting ASML, Veldhoven, Eersel en de Kempen.

Lijn 320

Lijn 320 rijdt op dit moment in de spits vier keer per uur en buiten de spits twee keer per uur. Met ongeveer 2.500 reizigers per werkdag behoort lijn 320 tot de drukste streeklijnen. De grootste vervoervraag bevindt zich op het traject tussen Eindhoven en Geldrop-Mierlo.

Juist op dit deel van de lijn is sprake van een sterke en structurele reizigersbasis. Een hogere frequentie tussen Eindhoven en Mierlo Brugstraat draagt daarom bij aan meer capaciteit op het drukste deel van de corridor, zonder dat de gehele lijn over de volledige lengte hoeft te worden opgeschaald. Daarmee wordt de beschikbare inzet doelgericht gebruikt op het traject waar de reizigersvraag het grootst is.

In het dal en op zaterdag wordt de frequentie tussen Eindhoven en Mierlo Brugstraat verhoogd van twee naar vier keer per uur. Dit gebeurt door korte ritten tussen Eindhoven en Mierlo Brugstraat toe te voegen. Doordeweeks rijden deze extra ritten alleen in de winterdienstregeling.

Met deze maatregel ontstaat op het drukste deel van lijn 320 een aantrekkelijker aanbod, met kortere wachttijden en meer capaciteit. Tegelijk blijft de inzet doelmatig, doordat de extra ritten worden beperkt tot het traject en de perioden waar de meeste reizigers hiervan profiteren.



Lijn 406

Lijn 406 rijdt momenteel niet in de late avond. Op doordeweekse avonden vertrekt de laatste rit vanaf Eindhoven Station om 21.20 uur, op zaterdag om 19.25 uur en op zondag om 18.24 uur. Hierdoor is de avondbediening op deze corridor beperkt.

Dit heeft twee duidelijke effecten. Ten eerste worden de bussen op lijn 405 in de avond drukker, omdat reizigers na het wegvallen van lijn 406 op deze lijn zijn aangewezen. Ten tweede is de nieuwe buurt Te Veld in de avonduren beperkt bereikbaar met het openbaar vervoer. Daarmee sluit het huidige aanbod niet goed aan bij de groei van dit gebied en de behoefte aan een volwaardige OV-ontsluiting.

Begin 2026 hebben bewoners een petitie aangeboden met het verzoek om lijn 406 ook in de avond te laten rijden. Deze wens is overgenomen door de gemeente. De reizigersontwikkeling en de drukte op lijn 405 ondersteunen de inhoudelijke onderbouwing van deze wens.

Daarom wordt de bediening van lijn 406 in de avond uitgebreid. Doordeweeks en op zaterdag krijgt lijn 406 een laatste vertrek vanaf Eindhoven Station rond 22.30 uur. Op zondag wordt het laatste vertrek vanaf Eindhoven Station rond 21.30 uur.

Met deze uitbreiding wordt de bereikbaarheid van Te Veld en de overige haltes op lijn 406 verbeterd. Tegelijk wordt de druk op lijn 405 in de avond verminderd. Daarmee draagt de maatregel bij aan een betere spreiding van reizigers, een robuuster avondaanbod en een betere aansluiting van het OV op de ruimtelijke ontwikkeling in dit deel van Eindhoven.

Rijtijdmetingen

Op een aantal lijnen worden de rijtijden aangepast op basis van actuele rijtijdmetingen en gewijzigde infrastructurale omstandigheden. Het actualiseren van rijtijden is belangrijk om de betrouwbaarheid van de dienstregeling te borgen. Wanneer rijtijden te krap zijn, ontstaan vertragingen en worden aansluitingen kwetsbaarder. Wanneer rijtijden te ruim zijn, leidt dit tot onnodige stilstand en een minder efficiënte inzet van voertuigen en personeel.

De belangrijkste aanpassing betreft lijn 23. Deze lijn heeft meer rijtijd nodig als gevolg van de aanleg van 30 km/u-zones. Door de lagere maximumsnelheid neemt de benodigde rijtijd toe. Door deze extra rijtijd in de dienstregeling te verwerken, wordt voorkomen dat de lijn structureel vertraging oploopt en wordt de betrouwbaarheid voor reizigers verbeterd.

Voor lijn 400 geldt juist dat minder rijtijd nodig is dankzij de ingebruikname van HOV3. De verbeterde infrastructuur zorgt voor een vlottere doorstroming, waardoor de rijtijd kan worden aangescherpt. Dit draagt bij aan een efficiëntere exploitatie.

Er zijn geen routewijzigingen nodig om langere rijtijden te compenseren. De aanpassingen kunnen binnen de bestaande lijnvoering worden verwerkt. De nieuwe rijtijden gaan in met de dienstregeling van 1 februari 2027.

De volgende lijnen krijgen nieuwe rijtijden:

- Lijn 8
- Lijn 10
- Lijn 11
- Lijn 23
- Lijn 400
- Lijn 401
- Lijn 404

Met deze actualisatie wordt de dienstregeling beter afgestemd op de werkelijke rijomstandigheden. Dat draagt bij aan een betrouwbaarder netwerk, betere aansluitingen en een efficiëntere inzet van de beschikbare middelen.



6. Gevolgen DRU-wijzigingen

Om de verschillende maatregelen onderling te kunnen vergelijken wordt het aantal DRU berekend op jaarbasis. De voorgenomen maatregelen hebben de volgende impact:

Maatregel	Effect DRU (jaarbasis)
Lijn 5 4x per uur in de spits	+1.500
Lijn 318 4x per uur in het dal en op zaterdag Eindhoven – Valkenswaard Markt	+4.750
Lijn 319 4x per uur in het dal	+3.300
Lijn 320 4x per uur in het dal en op zaterdag Eindhoven – Mierlo Brugstraat	+3.900
Lijn 406 later doorrijden in de avond	+900
Meer lijnen late avondritten op vrijdag en zaterdag	+500
Rijtijdmetingen	-1.000
Afschaling lijn 400	-13.250

De meeste van deze maatregelen worden ingevoerd per 18 juli 2027 en hebben een veel kleinere impact dan hierboven op jaarbasis wordt weergegeven op het totaal van 2027. De sluiting van Airport geldt alleen van 1 februari tot 18 juli, hierdoor zal het totale effect – 7.000 DRU op het totaal zijn.

In 2027 zal Hermes in totaal 583.500 gewogen DRU rijden.

Bijlage 1 vakantieperioden 2027

Overzicht vakantieperioden DR-jaar 2027 + afwijkende dagsoorten

In de volgende perioden rijden we een vakantiedienstregeling, in de zomer- en kerstvakantie een zomer-kerst dienstregeling:

- Goede Vrijdag 26 maart 2027
- Dag na Hemelvaart 7 mei 2026
- Voorjaarsvakantie 6 t/m 14 februari 2027
- Meivakantie 26 april t/m 7 mei 2027
- Zomervakantie 17 juli t/m 25 juli 2026
- Zomervakantie (zomer-kerst) 25 juli t/m 4 september 2027
- Zomervakantie 4 t/m 12 september 2027
- Herfstvakantie 23 t/m 31 oktober 2027
- Kerstvakantie (zomer-kerst) 25 december 2027 t/m 9 januari 2028

Op de volgende feestdagen wordt gereden als op zondag

- Nieuwjaarsdag Vrijdag 1 januari 2027
- 2e Paasdag Maandag 29 maart 2027
- Hemelvaartsdag Donderdag 6 mei 2027
- 2e Pinksterdag Maandag 17 mei 2027
- 1^e en 2e Kerstdag Zaterdag 25 en Zondag 26 december 2027

Op de volgende feestdagen wordt gereden als op zaterdag

- Koningsdag Dinsdag 27 april 2027

Op Bevrijdingsdag woensdag 5 mei 2027 rijden wij de vakantiedienst.



Datum 26 mei 2026
 Betreft Exploitatieplan 2027
 Versie Concept

Bijlage 2 Frequentie overzicht 2027

	Frequenties per 1 feb 2027						zat feb 2027			zon feb 2027	
	Spits	Dal	Vakantie	Zomer	Avond		Dag	Avond		Dag	Avond
2	4x	2x	2x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
3	2x	2x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
4	4x	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
5	2x	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
6	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
7	2x	1x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
8	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
9	2x	2x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
10	2x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
11	2x	1x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
12	2x	1x	geen	geen	niet		1x	niet		1x	niet
14	2x	2x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
15	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
16	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
17	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		2x	1x
18	2x	2x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	niet
19	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
20	2x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
21	2x	2x	geen	geen	niet		2x	niet		2x	niet
22	niet	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
23	2x	1x	1x	1x	1x		0,5x	niet		0,5x	niet
24	2x	1x	geen	geen	niet		1x	niet		1x	niet
25	1x	1x	geen	geen	niet		1x	niet		1x	niet
26	2x	1x	1x	1x	niet		niet	niet		niet	niet
28	1x	1x	geen	geen	1x		1x	niet		niet	niet
51	2x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
52	1x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
53	1x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
54	1x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
55	1x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
101	niet	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
103	niet	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
114	2x	niet	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
117	niet	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
119	8x	niet	8x	4x	niet		niet	niet		niet	niet
123	2x	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
150	2x	niet	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
317	4x	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
318	4x	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
319	6x	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
320	4x	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
321	2x	2x	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
322	2x	2x	geen	geen	2x		2x	2x		2x	2x
323	2x	niet	2x	niet	niet		niet	niet		niet	niet
324	4x	2x	geen	geen	2x		2x	2x		2x	2x
400	4x	2x	2x	2x	niet		niet	niet		niet	niet
401	6x	6x	geen	geen	2x		4x	2x		4x	2x
402	4x	4x	4x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
403	4x	4x	4x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
404	4x	6x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
405	4x	4x	4x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
406	4x	4x	4x	4x	2x		4x	niet		2x	niet
407	4x	2x	4x	2x	niet		niet	niet		niet	niet
408	4x	2x	4x	2x	niet		niet	niet		niet	niet



Datum 26 mei 2026

Betreft Exploitatieplan 2027

Versie Concept

	Frequenties per 18 jul 2027						zat jul 2027			zon jul 2027	
	Spits	Dal	Vakantie	Zomer	Avond		Dag	Avond		Dag	Avond
2	4x	2x	2x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
3	2x	2x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
4	4x	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
5	4x	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
6	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
7	2x	1x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
8	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
9	2x	2x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
10	2x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
11	2x	1x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
12	2x	1x	geen	geen	niet		1x	niet		1x	niet
14	2x	2x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	1x
15	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
16	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
17	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		2x	1x
18	2x	2x	geen	geen	1x		1x	1x		1x	niet
19	2x	2x	geen	geen	1x		2x	1x		1x	1x
20	2x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
21	2x	2x	geen	geen	niet		2x	niet		2x	niet
22	niet	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
23	2x	1x	1x	1x	1x		0,5x	niet		0,5x	niet
24	2x	1x	geen	geen	niet		1x	niet		1x	niet
25	1x	1x	geen	geen	niet		1x	niet		1x	niet
26	2x	1x	1x	1x	niet		niet	niet		niet	niet
28	1x	1x	geen	geen	1x		1x	niet		niet	niet
51	2x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
52	1x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
53	1x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
54	1x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
55	1x	1x	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
101	niet	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
103	niet	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
114	2x	niet	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
117	niet	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
119	8x	niet	8x	4x	niet		niet	niet		niet	niet
123	2x	niet	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
150	2x	niet	geen	geen	niet		niet	niet		niet	niet
317	4x	2x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
318	4x	4x	4x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
319	6x	4x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
320	4x	4x	2x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
321	2x	2x	niet	niet	niet		niet	niet		niet	niet
322	2x	2x	geen	geen	2x		2x	2x		2x	2x
323	2x	niet	2x	niet	niet		niet	niet		niet	niet
324	4x	2x	geen	geen	2x		2x	2x		2x	2x
400	6x	6x	geen	geen	niet		4x	niet		4x	niet
401	6x	6x	geen	geen	2x		4x	2x		4x	2x
402	4x	4x	4x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
403	4x	4x	4x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
404	4x	6x	2x	2x	2x		2x	2x		2x	2x
405	4x	4x	4x	2x	2x		4x	2x		2x	2x
406	4x	4x	4x	4x	2x		4x	niet		2x	niet
407	4x	2x	4x	2x	niet		niet	niet		niet	niet
408	4x	2x	4x	2x	niet		niet	niet		niet	niet



Bijlage 3 Evaluatie wijzigingen 2025/2026

Evaluatie dienstregeling 19 oktober 2025

Op 19 oktober 2025 is in de concessie Zuidoost-Brabant een nieuwe dienstregeling ingegaan. Met deze dienstregeling is een belangrijke stap gezet in het verder herstellen en versterken van het openbaarvervoeraanbod in de regio. De wijzigingen waren deels gericht op het verbeteren van frequenties op drukke corridors, deels op het aanpassen van routes en vertrektijden om beter aan te sluiten op de reizigersvraag en de netwerkklogica.

De belangrijkste wijzigingen per 19 oktober 2025 waren:

- Lijn 2: op zaterdag overdag van tweemaal per uur naar 4 keer per uur
- Lijn 10: nieuwe route via de Boschdijk
- Lijn 19: introductie van een lusroute in Bladel
- Lijn 26: verschoven vertrektijden in de ochtend
- Lijn 119: verschoven vertrektijden in de ochtend
- Lijn 123: rijdt niet meer via Sint Anthonis
- Lijn 319: in de spits van 4 keer per uur naar 6 keer per uur
- Lijn 324: in de spits van tweemaal per uur naar 4 keer per uur
- Lijn 402, 403, 405 en 406: maandag t/m zaterdag overdag van tweemaal per uur naar 4 keer per uur
- Businesscase lijnen Nuenen

In deze evaluatie wordt gekeken naar de eerste effecten van deze dienstregelingswijzigingen. Daarbij wordt februari als referentiemaand gebruikt. De prestaties van de lijnen worden vergeleken tussen februari 2026 en februari 2025. Om een zuivere vergelijking te kunnen maken, is de carnavalsweek in februari 2026 buiten beschouwing gelaten. In 2025 viel carnaval in maart, waardoor deze week anders een vertekenend effect zou hebben op de vergelijking.

De evaluatie geeft daarmee een eerste indicatie van het effect van de opschaling en de overige wijzigingen. Daarbij moet worden benadrukt dat het volledige effect van een dienstregelingswijziging niet direct zichtbaar is. Reizigers passen hun reisgedrag geleidelijk aan. Het kost tijd voordat inwoners, werknemers, scholieren en andere reizigers bekend raken met een verbeterde frequentie, aangepaste route of nieuwe reismogelijkheid. De eerste maanden na invoering geven daarom vooral inzicht in de richting van de ontwikkeling en in de mate waarin de wijzigingen door reizigers worden opgepakt.

Lijn 2

Lijn 2 rijdt sinds 19 oktober 2025 op zaterdag tussen 10.00 en 18.30 uur vier keer per uur in plaats van twee keer per uur. Daarmee is het aanbod op zaterdag aanzienlijk versterkt. De maatregel is bedoeld om beter aan te sluiten op de reizigersvraag overdag en om de lijn aantrekkelijker te maken voor reizigers die buiten de reguliere werkweek gebruikmaken van het openbaar vervoer.

De eerste resultaten laten een positief beeld zien. In februari 2026 had lijn 2 op zaterdagen circa 1.850 instappers, tegenover circa 1.600 instappers in februari 2025. Dat betekent een groei van ongeveer 15%.

De groei op lijn 2 past bovendien binnen het bredere beeld dat het weekendvervoer in Zuidoost-Brabant aan belang wint. De reizigersvraag concentreert zich niet meer uitsluitend rond de klassieke spitsmomenten op werkdagen. Ook in het weekend is sprake van potentie, mits het aanbod voldoende aantrekkelijk en herkenbaar is. De ontwikkeling op lijn 2 bevestigt dat gerichte frequentieverhoging op zaterdag kan bijdragen aan extra reizigersgroei.

De eerste evaluatie ondersteunt daarmee de keuze om lijn 2 op zaterdag overdag frequenter te laten rijden. De maatregel levert niet alleen extra capaciteit op, maar verbetert ook de kwaliteit en bruikbaarheid van de verbinding voor een groeiende groep weekendreizigers.

Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

Lijn 10

De route van lijn 10 is verlegd van de Achtseweg-Zuid naar de Boschdijk en HOV3. Hierdoor bedient lijn 10 meer haltes en sluit de lijn beter aan op het stedelijke netwerk, terwijl de extra rijtijd beperkt blijft tot circa 1 à 2 minuten. De Internationale School wordt niet meer bediend door lijn 10, maar blijft bereikbaar met lijn 610.

Het effect van deze wijziging is zeer positief. Het aantal instappers is gestegen van circa 370 per werkdag in februari 2025 naar circa 690 per werkdag in februari 2026. Dat is een groei van ongeveer 85%. Ook op de gezamenlijke haltes met lijn 8 aan de Boschdijk is groei zichtbaar: van circa 375 naar circa 550 instappers per dag.

Belangrijk is dat het aantal instappers op industrieterrein De Schakel gelijk is gebleven. De (beperkte) langere reistijd heeft hier dus niet geleid tot reizigersverlies. Ook het aantal instappers bij de Internationale School is stabiel gebleven. Daarmee kan worden geconcludeerd dat de routewijziging op lijn 10 succesvol is: de lijn trekt fors meer reizigers, zonder dat bestaande doelgroepen zijn afgehaakt.

Lijn 19

De route van lijn 19 in Bladel is aangepast vanwege oplopende rijtijden. Lijn 19 rijdt nu een lusroute door Bladel. 's Ochtends rijden de eerste twee ritten van Eindhoven naar Bladel onder lijnnummer 619 nog wel de oude route, voor leerlingen van het Pius X College.

Het aantal instappers in Bladel is na de wijziging nagenoeg gelijk gebleven. Tegelijk is de punctualiteit duidelijk verbeterd. In 2025 kwam 28% van de ritten drie minuten of meer te laat aan op het eindpunt; in 2026 is dit gedaald naar 15%.

De wijziging heeft daarmee het gewenste effect gehad: de betrouwbaarheid is aanzienlijk verbeterd, zonder dat dit heeft geleid tot relevant reizigersverlies in Bladel.

Lijn 26

De vertrektijden van lijn 26 zijn in de ochtend verschoven vanwege de gewijzigde dienstregeling van lijn 322 en 323. Hiermee blijft de aansluiting vanuit Uden en Boekel richting Helmond behouden.

Het aantal reizigers is gelijk gebleven. De aanpassing heeft dus geen negatief effect gehad op het gebruik van de lijn en heeft vooral bijgedragen aan het behoud van de netwerkfunctie en de aansluiting richting Helmond.

Lijn 123

Lijn 123 rijdt niet langer via de halte Sint Anthonis, Dr. Verbeecklaan. Deze wijziging is doorgevoerd om de rijtijd te beperken en de aansluiting op de trein naar Nijmegen in Boxmeer betrouwbaarder te maken.

Het effect op de punctualiteit is groot. In 2025 kwam ongeveer een derde van de bussen meer dan drie minuten te laat aan in Boxmeer. In 2026 is dit gedaald naar circa 10%. Daarmee is de aansluiting op de trein aanzienlijk robuuster geworden.

Het aantal reizigers is wel gedaald door het vervallen van de instappers in Sint Anthonis. De maatregel heeft dus een negatief effect voor een beperkte groep reizigers, maar levert een duidelijke kwaliteitsverbetering op voor de grotere groep reizigers die afhankelijk is van de aansluiting in Boxmeer.

Lijn 319

Lijn 319 rijdt sinds 19 oktober 2025 in de spits zes keer per uur in plaats van vier keer per uur. De extra ritten zijn toegevoegd vanwege de hoge reizigersdruk, met name door reizigers van en naar ASML.

Het aantal instappers is gestegen van circa 3.500 per werkdag in februari 2025 naar circa 3.900 per werkdag in februari 2026. Dat is een groei van zo'n 400 reizigers per dag.

De frequentieverhoging heeft daarmee duidelijk effect. De extra capaciteit wordt benut en lijn 319 blijft één van de belangrijkste groeicorridors in het regionale netwerk.



Lijn 324

Lijn 324 rijdt sinds 19 oktober 2025 in de spits vier keer per uur in plaats van twee keer per uur. Hiermee is de capaciteit op de drukste momenten verdubbeld.

Het aantal instappers is gestegen van circa 1.550 per werkdag in februari 2025 naar circa 1.800 per werkdag in februari 2026. Dat is een groei van ongeveer 16%, de hogere spitsfrequentie wordt dan ook goed opgepakt door reizigers.

Lijn 402

Lijn 402 rijdt sinds 19 oktober 2025 van maandag tot en met zaterdag overdag vier keer per uur in plaats van twee keer per uur. Deze frequentieverhoging heeft geleid tot sterke reizigersgroei.

Op werkdagen steeg het aantal instappers van circa 2.160 naar circa 3.290 per dag. Dat is een groei van ruim 50%. Op zaterdagen steeg het aantal instappers van circa 1.800 naar circa 2.250, een groei van ongeveer 25%. Dit laat zien dat de frequentieverhoging op lijn 402 duidelijk rendeert. De lijn is aantrekkelijker geworden en trekt zowel op werkdagen als op zaterdag aanzienlijk meer reizigers.

Lijn 403

Lijn 403 rijdt sinds 19 oktober 2025 op werkdagen ook in het dal vier keer per uur. In de spits en op zaterdag reed de lijn al vier keer per uur.

Het aantal instappers is gestegen van circa 2.400 naar circa 2.800 per werkdag. Dat is een groei van ongeveer 16%. De groei is minder groot dan op lijn 402, maar dat is verklaarbaar. Lijn 402 en 403 delen voor een groot deel hetzelfde traject. Door de frequentieverhoging van lijn 402 zijn reizigers op het gezamenlijke traject deels anders verdeeld over beide lijnen. Gezamenlijk is de corridor duidelijk sterker geworden.

Lijn 405

Lijn 405 rijdt sinds 19 oktober 2025 van maandag tot en met zaterdag overdag vier keer per uur in plaats van twee keer per uur. De resultaten zijn zeer positief.

Op werkdagen steeg het aantal instappers van circa 2.120 naar circa 3.390 per dag. Dat is een groei van ongeveer 60%. Op zaterdagen steeg het aantal instappers van circa 1.430 naar circa 2.040, een groei van ruim 40%.

Lijn 405 laat daarmee één van de sterkste effecten van de opschaling zien. De hogere frequentie heeft geleid tot fors meer gebruik en bevestigt dat op deze corridor veel reizigerspotentie aanwezig is.

Lijn 406

Lijn 406 rijdt sinds 19 oktober 2025 op werkdagen ook in het dal vier keer per uur. Op lijnniveau is het aantal instappers licht gedaald, van circa 3.410 naar circa 3.360 per werkdag.

Deze daling moet echter worden gezien in samenhang met lijn 405. Door de opschaling van lijn 405 is een deel van de reizigers anders over de corridor verdeeld. Gezamenlijk laten lijn 405 en 406 juist een sterke groei zien: van circa 5.540 instappers per werkdag in 2025 naar circa 6.750 in 2026.

De conclusie is daarom zeker niet negatief: niet lijn 406 afzonderlijk, maar de corridor als geheel is duidelijk sterker geworden en trekt aanzienlijk meer reizigers.

Businesscase lijnen Nuenen

De bediening tussen Eindhoven en Nuenen is ingrijpend gewijzigd. Lijn 321 heeft een extra rit gekregen, lijn 322 rijdt via de A270, lijn 323 via WoensXL en lijn 404 rijdt nu ook in de avond en in het weekend.

Omdat deze lijnen sterk met elkaar samenhangen, is vooral gekeken naar het totale effect. Op werkdagen steeg het aantal instappers op deze lijnen van circa 6.500 naar circa 7.000 per dag. Op zaterdagen steeg het aantal instappers van circa 1.800 naar circa 2.200 en op zondagen van circa 1.250 naar circa 1.750.

Ook in Nuenen zelf is groei zichtbaar: van circa 890 naar circa 1.020 instappers per werkdag. Daarnaast is lijn 404 inmiddels de één na drukste lijn van het netwerk, met circa 4.100 instappers per werkdag.

Datum 26 mei 2026
Betreft Exploitatieplan 2027
Versie Concept

De businesscase rond Nuenen laat daarmee een duidelijk positief resultaat zien. De aangepaste lijnvoering en uitbreiding van het aanbod hebben geleid tot meer reizigers, vooral ook in het weekend, en tot een sterkere positie van lijn 404 binnen het netwerk.

Conclusie evaluatie dienstregeling 19 oktober 2025

De eerste resultaten van de dienstregeling van 19 oktober 2025 zijn overwegend positief. Op de meeste opgeschaalde lijnen is sprake van duidelijke reizigersgroei. Vooral de lijnen 402 en 405 laten sterke groeicijfers zien na de verhoging van de frequentie.

Ook de resultaten op lijn 10, lijn 319, lijn 324 en de lijnen rond Nuenen bevestigen dat gerichte verbeteringen in route en frequentie effect hebben. Waar het aanbod aantrekkelijker en beter bruikbaar wordt, neemt het aantal reizigers toe.

Daarnaast laten lijn 19 en lijn 123 zien dat routeaanpassingen ook belangrijk kunnen zijn voor de betrouwbaarheid. In beide gevallen is de punctualiteit duidelijk verbeterd.

De evaluatie bevestigt daarmee de ingezette koers: gerichte opschaling op kansrijke corridors levert aantoonbaar resultaat op. Tegelijk blijft monitoring nodig, omdat het volledige effect van dienstregelingswijzigingen vaak pas na langere tijd zichtbaar wordt.

Evaluatie dienstregeling 4 januari 2026

Op 4 januari 2026 zijn opnieuw enkele wijzigingen in de dienstregeling doorgevoerd. Deze wijzigingen waren vooral gericht op het verbeteren van het avondaanbod, het versterken van de corridor Eindhoven – Valkenswaard en het aanpassen van lijn 320 in Helmond.

De belangrijkste wijzigingen waren:

- Latere ritten op vrijdag- en zaterdagavond op lijn 2, 4, 317, 324 en 401 t/m 405
- Lijn 317 4x per uur in de spits
- Lijn 318 4x per uur in de spits, enkele spitsritten starten in Westerhoven
- Lijn 320 halte Achterdijk verplaatst en extra vroege rit Someren - Helmond

In deze analyse wordt februari gebruikt als referentiemaand. De prestaties van de lijnen worden vergeleken tussen februari 2026 en februari 2025. Om een zuivere vergelijking te maken, is de carnavalsweek in februari 2026 buiten beschouwing gelaten. In 2025 viel carnaval in maart.

Late avondritten

Sinds 4 januari 2026 rijden lijn 2, 4, 317, 324 en 401 tot en met 405 op vrijdag- en zaterdagavond door tot 1.06 uur, in plaats van tot 0.09 uur. Daarnaast zijn ook op andere lijnen de vertrektijden laat op de avond aangepast. De laatste rit uit Eindhoven vertrekt daardoor niet meer standaard om 0.09 uur, maar meer verspreid in een patroon tussen 0.00 en 0.30 uur. Op veel lijnen betekent dit dat de laatste reismogelijkheid later op de avond ligt.

Omdat meerdere lijnen elkaar deels overlappen, is gekeken naar het totale aantal instappers in de late avond. Op zaterdagen waren er in februari 2025 circa 190 instappers na middernacht. In februari 2026 is dit gestegen naar circa 260 instappers. Het aantal instappers tussen 23.00 uur en middernacht daalde licht, van circa 1.310 naar circa 1.290.

Hieruit blijkt dat een deel van de reizigers de terugreis later is gaan maken, maar dat er per saldo ook sprake is van extra avondgebruik. Het totale aantal avondreizigers is met circa 50 reizigers toegenomen. Gezien de gebruikelijke ingroeiperiode bij uitbreiding van het aanbod is de verwachting dat dit aantal de komende periode verder kan stijgen.

De eerste resultaten van de late avondritten zijn daarmee positief. De uitbreiding voorziet in een aantoonbare behoefte en maakt het openbaar vervoer op vrijdag- en zaterdagavond beter bruikbaar voor vrijetijdsreizigers, bezoekers van horeca en evenementen en reizigers die later op de avond terug willen reizen.



Lijn 317/318

De dienstregeling van lijn 317 en 318 is per 4 januari 2026 versterkt. Beide lijnen rijden nu in de spits vier keer per uur. Samen bieden zij tussen Eindhoven en Valkenswaard Markt een frequentie van acht keer per uur, oftewel ongeveer iedere 7,5 minuut een reismogelijkheid. Daarnaast rijdt lijn 317 op vrijdag- en zaterdagavond later door en starten enkele ritten van lijn 318 in de ochtendspits al in Westershoven.

De eerste resultaten laten een lichte, maar positieve groei zien. Op werkdagen is het aantal instappers op lijn 317 en 318 samen gestegen van circa 4.450 naar circa 4.550 per dag. Op vrijdagen is de groei sterker: van circa 4.850 naar circa 5.100 instappers. Op zaterdagen steeg het aantal instappers van circa 3.300 naar circa 3.400.

De groei op vrijdag en zaterdag sluit aan bij het doel van de wijzigingen: de verbinding Eindhoven – Valkenswaard aantrekkelijker maken op drukke momenten en beter laten aansluiten op zowel spits- als vrijetijdsverkeer. De corridor blijft één van de drukste verbindingen in het netwerk en de hogere frequentie draagt bij aan meer capaciteit, kortere wachttijden en een betere spreiding van reizigers.

Lijn 320

Lijn 320 heeft per 4 januari 2026 een aangepaste route in Helmond gekregen. De halte Achterdijk is verplaatst en de route loopt nu via de Varenschut en Vossenbeemd. Deze aanpassing is bedoeld om de route beter uitvoerbaar te maken en de betrouwbaarheid van de lijn te verbeteren.

De punctualiteit is licht verbeterd. In februari 2025 kwam 17% van de ritten te laat aan op het eindpunt. In februari 2026 is dit gedaald naar 15%. Daarmee is sprake van een beperkte, maar positieve verbetering van de betrouwbaarheid.

Het aantal instappers bij halte Achterdijk is wel gedaald, van gemiddeld 16 naar 11 instappers per dag. Dit laat zien dat de verplaatsing voor een beperkte groep reizigers minder aantrekkelijk is geworden. Tegelijk blijft het absolute aantal instappers op deze halte beperkt.

Daarnaast is een extra vroege rit van Someren naar Helmond toegevoegd. Deze rit trekt op dit moment nog weinig reizigers, met gemiddeld circa 3 instappers per rit. Het gebruik blijft daarmee achter bij de gewenste ontwikkeling. Omdat nieuwe vroege reismogelijkheden vaak tijd nodig hebben om bekend te worden en onderdeel te worden van reispatronen, is verdere monitoring nodig voordat hier een definitieve conclusie aan wordt verbonden.

Conclusie evaluatie dienstregeling 4 januari 2026

De eerste resultaten van de dienstregeling van 4 januari 2026 zijn overwegend positief, maar laten ook zien dat sommige maatregelen meer tijd nodig hebben om hun volledige effect te bereiken.

De late avondritten worden gebruikt, zorgen per saldo voor extra avondreizigers en versterken de bruikbaarheid van het netwerk. De corridor Eindhoven – Valkenswaard laat na de versterking van lijn 317 en 318 een lichte groei zien, met name op vrijdag en zaterdag. Daarmee sluit de wijziging aan bij de bredere ontwikkeling dat ook buiten de klassieke spitsmomenten meer reizigerspotentie aanwezig is.

Voor lijn 320 is het beeld gemengd. De routewijziging heeft geleid tot een lichte verbetering van de punctualiteit, maar het gebruik van halte Achterdijk is gedaald en de extra vroege rit trekt nog weinig reizigers. Deze onderdelen vragen daarom om verdere monitoring.