



"De mooiste wijk van Tilburg"

Beste bewoners Witbrant Oost,

Met ingang van 13 december rijdt bus lijn 4 niet meer door onze wijk. Wij vinden dat een ernstige zaak. In het voortraject hadden wij er bij Arriva en de gemeente voor gepleit de bus naar Gilze door onze wijk te laten rijden (en dus niet langs Amarant). Dat was het enige denkbare alternatief. Maar dat heeft niet mogen baten. We zitten nu dus met de gebakken peren: geen bus meer door onze wijk.

Het geboden alternatief Bravoflex kan je nauwelijks een alternatief noemen. U vindt onze argumenten over en tegen een en ander in onderstaande brief.

Wij hebben deze brief naar alle instanties geschreven die in de toekomst er alsnog voor zouden kunnen zorgen dat er toch weer een bus door onze wijk rijdt.

Aan:

Arriva Nederland, afdeling Klantenservice, Antwoordnummer 1004,8440 VB

Heerenveen

Burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg, Postbus 90155, 5000 LH

Tilburg

Gedeputeerde staten van Noord-Brabant, Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch

Tilburg, 20 oktober 2026

Onderwerp: vervallen bus lijn 4 door Witbrant Oost

Geachte,

Inleiding

Witbrant Oost is in mineur nu de bushalte van lijn 4 in onze wijk verdwijnt en je slechts met veel moeite en tegen hogere kosten met openbaar vervoer naar het centrum en naar het ziekenhuis (ETZ) kunt reizen. En dat voor een wijk met nu al 51% inwoners van 65 jaar en ouder. Dat kan je onze wijk niet aandoen.

Onze argumenten de bus naar Gilze door onze wijk en Witbrant West te laten rijden

hebben niet de doorslag gegeven. Helaas. Het geboden alternatief (de flexbus) kan je nauwelijks een alternatief noemen voor een wijk met zoveel 65-plussers, terwijl dat aantal groeit. Wij zullen ons onderstaand nader verklaren en hopen dat toch nog een mogelijkheid zal worden gevonden om een bus door onze wijk te laten rijden.

De nieuwe dienstregeling openbaar vervoer en de drie daarmee geboden mogelijkheden

- Lopend naar een reguliere bushalte buiten de wijk, en verder reizen met het openbaar vervoer;
- Lopend naar een opstapplaats in de wijk, vervolgens met de flexbus naar een regulier bushalte, en verder reizen met het openbaar vervoer;
- Lopend naar een opstapplaats in de wijk, vervolgens met de flexbus de gewenste eindbestemming;

Ad 1) Om bij de eerstvolgende reguliere bushalte te komen, zal een bewoner uit de Avenhornstraat óf lopen naar station Reeshof (2 km) óf via een onverlicht fietspad, langs een bosrand, naar de Bredaseweg (Amarant). Dit overschrijdt de algemeen geaccepteerde toegankelijkheidsnormen (zoals de CROW-richtlijnen voor de maximale loopafstand tot OV). Het is een lastige en voor velen onmogelijke wandeling.

Ad 2) De oplossing na het vervallen van de buslijn 4 door onze wijk is volgens Arriva en de gemeente de inzet van flexbusjes (Bravoflex) op afroep. Je moet dan minimaal 60 minuten van tevoren bellen of internetten, naar een van de twee bushaltes lopen en daar wachten tot je busje komt en je naar Station Reeshof vervoert, waar je weer moet wachten op de reguliere lijnbus naar het centrum of naar het ETZ. En dat dus vice versa. Met name in de winter een vervelende en tijd rovende onderneming voor een wijk met zoveel ouderen. Dat is niet om te doen. En ook nog een oplossing die duurder is.

Ad 3) Als variant bestaat de mogelijkheid om je per flexbus rechtstreeks naar de eindbestemming, bijvoorbeeld het ziekenhuis te laten vervoeren. Maar dit kost dan wel €11 enkele reis.

Kortom, Witbrant Oost gaat er ernstig op achteruit. Het voorgestelde alternatief – de zogeheten flexbus op afroep – is een bekend concept, maar kent in de praktijk dus enorme barrières voor de reiziger.

Onze bezwaren tegen de nieuwe dienstregeling

- Onacceptabele toename van de totale reistijd

* het verplicht 60 minuten van tevoren moeten reserveren heft de spontane mobiliteit van burgers volledig op. Even snel naar de winkel, de apotheek of inspelen op een veranderde afspraak is onmogelijk.

* de totale reistijd wordt onaanvaardbaar lang. Als je 60 minuten van tevoren moet bellen, vervolgens naar de halte moet lopen, daar moet wachten op de aansluiting van de reguliere bus, en dan pas aan je werkelijke reis begint, bent je voor een ritje

van normaal 10 minuten al snel anderhalf uur onderweg. Dit is een onevenredige achteruitgang in reiscomfort.

2. De aansluitgarantie en weersomstandigheden

* het flexsysteem dwingt reizigers om bij een overstaphalte buiten te wachten tot de reguliere bus komt.

* wat als de flexbus vertraging heeft en je de reguliere bus mist? Of andersom: wat als de flexbus er veel te vroeg is en reizigers (inclusief ouderen en kinderen) 20 minuten in de kou, wind of regen moeten wachten op een halte die wellicht geen overdekt bushokje (abri) heeft?

3. Financiële uitsluiting (het km-tarief)

* het tarief voor verder reizen (€ 2,00 starttarief en dat tweemaal) is beduidend duurder dan met het reguliere OV-tarief (waar je doorgaans een basistarief van rond de € 1,15 betaalt plus slechts € 0,18 tot € 0,25 per kilometer).

4. Digitale en praktische uitsluiting

* het systeem vereist dat reizigers telefonisch of via een app reserveren. Juist de groep die het meest afhankelijk is van de buurtbus (65-plussers) loopt hier vaak vast.

Samengevat: Witbrant Oost gaat er ernstig op achteruit.

Het voorgestelde alternatief – de zogeheten flexbus op afroep – is een bekend concept, maar kent in de praktijk dus enorme barrières voor de reiziger, en is dus geen serieus alternatief. Want: als er al geen regulier busvervoer mogelijk is, dan dient de insteek toch op z'n minst te zijn dat een bewoner binnen 30 tot 40 minuten met het openbaar vervoer het ziekenhuis kan bereiken en dat uiteraard **tegen een normale OV-vergoeding**.

En als laatste: het openbaar vervoerbeleid van de [Gemeente Tilburg](#) is “**gericht op een betere bereikbaarheid en leefbaarheid vanwege de sterke groei van de stad**”. Of de bewoners van Witbrant -Oost dit beleid herkennen in de voorgenomen plannen is de vraag.

Initiatieven voor 65-plussers

Ons bestuur is in goed overleg met de gemeente bezig de vele ouderen in onze wijk te ondersteunen in de problemen die zij ondervinden vanwege hun leeftijd. Het opheffen van de bushaltes in onze wijk staat haaks op onze inzet voor deze groep ouderen en vinden wij dan ook onaanvaardbaar.

Is er een alternatief?

Gegeven het bovenstaande moet er toch meer dan voldoende aanleiding bestaan voor Arriva, gemeente en provincie serieus te onderzoeken of er een mogelijkheid bestaat

vorengenoemde ernstige bezwaren tegen de nieuwe buslijnen te ondervangen.

Wij begrijpen uiteraard dat een alternatief niet meteen geboden kan en zal worden voor het ingaan van de gewijzigde buslijnen op 13 december 2026. Maar ergens in de loop van 2027 moet dat toch kunnen lukken.

Evalueer de nieuwe dienstregeling na een jaar

Tenslotte vragen wij ons serieus af of de nieuwe dienstregeling niet gebaseerd is op wensdenken.

De huidige dienstregeling is gebaseerd op 2 bussen per uur. Wij stellen vast dat, behoudens uitzonderingen (carnaval en slechtweer), de bussen van lijn 4 van het centraal station naar de Reeshof en vice versa slecht bezet zijn. Soms is de bus zelfs leeg.

Het lijkt erop dat gedacht wordt (het wensdenken): als we de bussen nu in de spits 4 x per uur laten rijden en in de daluren 3 x per uur dat dan meer mensen gebruik zullen maken van de bus/het openbaar vervoer en dat dan ook langere bussen nodig zijn. Natuurlijk valt het toe te juichen als meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer, van fiets, bromfiets of scooter. Het scheelt parkeerruimte en CO₂-uitstoot. En ongelukken.

Maar of mensen zich in die keurslijf laten dwingen door de nieuwe dienstregeling zal in de praktijk nog maar moeten blijken. Wij betwifelen dat ernstig, maar misschien hebben wij ongelijk.

Gelet op het vorenstaande dringen wij erop aan na één jaar te evalueren.

Het bestuur van Belangenvereniging “Witbrant Oost”