

Inleiding

Eind november 2012 is het concept Programma van Eisen en Wensen (PvEW) vrijgegeven voor inspraak. In totaal hebben circa 60 organisaties en personen hiervan gebruik gemaakt en een officiële inspraakreactie afgegeven. Het gaat hierbij om het Reizigersoverleg Brabant, GGA-regio's, gemeenten, buurtbusverenigingen, maar ook om wijkraden, andere decentrale overheden (DO's) etc. In totaal zijn circa 700 afzonderlijke vragen gesteld. Op hoofdlijnen betreft het hier met name reacties over het proces, vragen en opmerkingen op het kernnetwerk (circa 50% van het totale aantal vragen), haltes, elektrisch vervoer, maatwerkoplossingen en de buurtbussen.

Algemeen

Alle gemeenten in Noord-Brabant hebben, al dan niet via de GGA's, inspraak geleverd op het concept PvEW. Dit tekent het belang dat zij hechten aan goed openbaar vervoer. Ook een groot aantal buurtbusverenigingen heeft een inspraakreactie ingezonden wat ook hun betrokkenheid op dit dossier laat zien. Daarnaast hebben wijk- en dorpsraden en andere verenigingen gereageerd, vaak in reactie op artikelen in de pers dat hun buslijnen wijzigen. Partijen geven aan dat zij positief zijn over de wijze waarop het aanbestedingsproces is ingestoken en de momenten waarop zij input hebben kunnen leveren (vooraf, bij de concept Nota van Uitgangspunten en bij het concept PvEW). Over het algemeen blijkt dat belanghebbenden beseffen dat in deze tijd niet verwacht kan worden dat alles bij het oude blijft; dat het aanbod beter moet aansluiten bij de vraag wordt onderschreven. Behalve als het gaat om de lijnen die rijden in hun eigen kern of gemeente.

Inspraak van belanghebbenden op hoofdlijnen

- 1 Reizigersoverleg Brabant (ROB): benoemen wettelijk adviesrecht ROB en actief betrekken bij de ontwikkelteams. Vrees voor onvoldoende financiële middelen voor het gevraagde in het PvEW en negatief advies over de ruimte voor vervoerder in het PvEW om jaarlijks tarieven met 1% te laten stijgen. Het ROB ziet onvoldoende ruimte in het PvEW voor ondernemerschap door de vervoerder, ook m.b.t. het kernnetwerk.
- 2 GGA's en gemeenten: positief t.a.v. betrokkenheid gemeenten/GGA's in aanbestedingsproces. Het systeem van het kernnetwerk met aanvullende opties krijgt weliswaar begrip, maar er zijn veel protesten tegen het wegvallen van lijnen/bedieningstijden. Liever minder oplossen in de spitsen en meer behoud van bestaand netwerk. Gemeenten vinden investeren in zero emissie vervoer prima, maar dit mag niet ten koste gaan van de omvang van de dienstregeling. Gemeenten uiten hun zorgen over het mogelijk wegvallen van haltes en de financiering daarvan en van nieuwe haltes (taak provincie). Daarnaast verwachten zij meer gebruik van de regiotaxi (Wmo-vervoer) en verzoeken zij de provincie maatwerkoplossingen te organiseren en financieren. Ten slotte vragen de regio's en gemeenten om meer duidelijkheid over hun rol en positionering in de ontwikkelteams.
- 3 Aangrenzende DO's: beperkt aantal detailopmerkingen, met name over grensoverschrijdend vervoer. Het SRE stelt graag op strategisch niveau met de provincie te willen blijven samenwerken en verwijst naar het Brabants tarievenhuis.
- 4 Buurtbusverenigingen: bezwaar tegen het toegankelijk maken van buurtbussen voor rolstoelgebonden reizigers en de t.o.v. de huidige situatie lagere financiële vergoedingen in het PvEW. Enkele verenigingen vragen aandacht voor de professionalisering van de buurtbuschauffeurs.

- 5 (Organisaties van) bedrijven en instellingen (bv. bedrijventerrein en ziekenhuis): zorg om bereikbaarheid en goede verbindingen.
- 6 Vereniging kleine kernen Noord-Brabant: zorg om vermindering verbindingen en bedieningen. Wijst op noodzaak maatwerkoplossing en het betrekken van dorps- en wijkraden hierbij.
- 7 (Verenigde) burgers (o.a. dorps- en wijkraden en privé-personen): verzet tegen de vermindering van de dienstregeling. Een aantal burgers heeft vanuit persoonlijke interesse gereageerd op m.n de vormgeving en uitvoering van het kernnetwerk.

Belangrijkste thema's uit de inspraak

Kernnetwerk

Veel belanghebbenden reageren op het kernnetwerk zoals dat is vormgegeven. Zij stellen dat verbindingen (deels) wegvallen of in frequentie verminderen. Dit geldt dan met name voor de verbindingen die op basis van de vraag (huidige reizigersaantallen) zijn gebaseerd. Op basis van de check met reizigersgegevens uit november 2012 en gezien de reacties van belanghebbenden is het normenkader voor de bepaling van de frequenties bijgesteld. De ondergrens voor een rit per uur is van tien reizigers per uur naar acht reizigers per uur verschoven, waarmee meer kernen eenmaal per uur een bus houden. Slechts een zeer beperkt aantal verbindingen komt in het kernnetwerk geheel niet terug: de twee stadslijnen in Oss en de stadslijn 5 in Roosendaal. Voor verbindingen die overdag in de dalperiode wegvallen, wordt gemeenten de mogelijkheid geboden een buurtbusverbinding op te zetten. Ook kunnen kleinschalige mobiliteitsoplossingen, de (regio)taxi of het sociaal vangnet wellicht een oplossing bieden.

Aan de inschrijvers wordt gevraagd om in het pluspakket aan te geven op welke manier zij de OV-bediening in de dalperiode overdag, de avonden, de weekeinden in kernen en wijken en tijdens openingstijden van ziekenhuizen kunnen verbeteren. Daarnaast wordt specifiek voor de stadsdienst Oss gevraagd een OV-oplossing te bieden die recht doet aan de beperkte vraag en worden opties uitgevraagd voor de transferiumbussen en emissieloos kleinschalig OV in de binnenstad van 's-Hertogenbosch. Ten slotte kan de inschrijver in de zogenaamde vrije optie zelf voorstellen voor verbetering van het netwerk doen. Op het moment van gunning en vervolgens het al dan niet inkopen van de opties wordt dus pas duidelijk hoe het definitieve netwerk voor de dienstregeling 2015 eruit zal zien.

Rol regio en gemeenten en ROB in ontwikkelteams

In de nieuwe concessieperiode gaat in ontwikkelteams gewerkt worden. Er worden een strategisch, tactisch en operationeel ontwikkelteam gevormd waarbij de provincie bij het strategisch team de regie voert en de concessiehouder bij de overige twee teams. Een aantal gemeenten en regio's geeft aan dat onduidelijk is wat hun rol wordt in deze teams. De samenstelling van de ontwikkelteams is verschillend als het gaat om de rol en positie van gemeenten en regio's, waarbij in alle teams een vertegenwoordiging van regio's en gemeenten zit. Op basis van de inspraak is de positie van gemeenten en het ROB in de ontwikkelteam verduidelijkt en is aan het definitieve PvEW toegevoegd dat de samenwerkingsvorm en proces- en werkafspraken in de ontwikkelteams jaarlijks worden geëvalueerd en waar nodig aangepast. Daarnaast is de wettelijke adviestaak van het ROB explicieter gemaakt.

Haltes

In de aanbesteding wordt 80% van alle (geprioriteerde) haltes geëist en is het dus mogelijk dat een deel van de haltes verdwijnt of nieuw moet worden aangelegd. Hier heeft de gemeente geen zeggenschap over, maar moet dit als wegbeheerder wel bekostigen. Gemeenten menen dat de provincie hier op zijn minst een gedeelde (financiële) verantwoordelijkheid heeft. Haltes zijn in eerste instantie een verantwoordelijkheid voor de wegbeheerder, in de meeste gevallen de gemeente. Nadat het definitieve netwerk voor de dienstregeling 2015 is vastgesteld, wordt bekeken welke consequenties dit heeft voor de haltes en wordt onder voorbehoud van beschikbare middelen bepaald hoe wordt omgegaan met (de kosten van) aanleg dan wel verwijdering.

Kleinschalige mobiliteitsoplossingen

Gemeenten en regio's verlangen duidelijkheid van de provincie over diens provinciale verantwoordelijkheid als het gaat om kleinschalige mobiliteitsoplossingen en of de provincie hierin mee gaat financieren. De gemeenten hebben nadrukkelijk zelf een verantwoordelijkheid bij het vormgeven van kleinschalige mobiliteitsoplossingen. De provincie kan hierbij een faciliterende rol spelen. Voor de zomer van 2013 gaat de provincie samen met geïnteresseerde gemeenten haar rol nader invullen.

Regiotaxi/Wmo-vervoer

Enerzijds verwachten gemeenten meer druk op het Wmo-vervoer door het strekken of wegvallen van lijnen en bedieningsperiodes. Anderzijds wordt gevraagd of de provincie de belangrijke rol van regiotaxi als OV-vangnet erkent. Of reizigers van het Wmo-vervoer gebruik gaan maken is aan de gemeente die hen daarvoor een Wmo-indicatie moet verstrekken. De regiotaxi blijft voorsnog voor het onderdeel OV-reizigers als vangnet gehandhaafd. Deze kosten zijn voor rekening van de provincie. In de Samenwerkingsovereenkomst Regiotaxi Noord-Brabant is afgesproken dat deze door de partners in 2013 wordt geëvalueerd. Vooruitlopend daarop kunnen nog geen uitspraken voor de nieuwe concessieperiode worden gedaan.

Buurtbussen

Verlaging bijdrage

Veel buurtbusverenigingen hebben geageerd tegen de verlaging van de bijdrage aan de verenigingen voor onderhoud- en stalling en sociale doeleinden die in het concept PvEW was opgenomen. Het bedrag is in het definitieve PvEW op € 6.000,= gezet, € 500,= hoger dan in het concept PvEW, maar € 500,= lager dan de huidige bijdrage. Het organiseren en bekostigen van de (verplichte) scholing voor buurtbuschauffeurs is als verplichting opgenomen voor de concessiehouder. Hiervoor hoeven de buurtbusverenigingen dus geen kosten meer te maken.

Toegankelijkheid

De OV-visie stelt dat de inzet van toegankelijk materieel op alle lijnen vanzelfsprekend is. In het concept PvEW is daarom de bepaling opgenomen dat buurtbussen geschikt moeten zijn voor rolstoelgebruikers. Op dit onderwerp zijn veel inspraakreacties binnengekomen, vooral van buurtbusverenigingen. Zij wijzen dit voornemen af.

Toegankelijk buurtbusmaterieel is circa € 20.000,= duurder dan conventioneel materieel (€ 70.000,= respectievelijk € 50.000,=), maar gezien het feit dat de provincie nu de kans heeft

voor de komende acht tot tien jaar buurtbussen rolstoeltoegankelijk te maken valt deze eenmalige extra uitgave relatief mee. Bovendien hebben alle reizigers baat bij een makkelijke instap. Daarom blijft deze eis in het PvEW staan. De uiteindelijke concessiehouder wordt opgedragen (een delegatie van) de buurtbusverenigingen te betrekken bij de keuze van het materieel.

Professionalisering buurtbuschauffeurs

Een aantal buurtbusverenigingen geeft aan dat zij graag meer aandacht willen voor opleiding en bijscholing van buurtbuschauffeurs in de nieuwe concessie. Het gaat dan bijvoorbeeld om cursussen reanimeren en rijvaardigheidskursussen. Zij zien deze eisen onvoldoende terug in het concept PvEW. Omdat de provincie een goede scholing van buurtbuschauffeurs van groot belang acht, is in het definitieve PvEW deze eis expliciet opgenomen.

Zero emissie

Veel belanghebbenden hebben gereageerd op de eisen die gesteld worden aan zero emissie materieel. Algemeen wordt de inzet van de provincie op dit onderdeel gewaardeerd. Wel worden vraagtekens gezet bij de haalbaarheid van de eisen en wordt aangegeven dat de extra kosten voor de elektrische bussen niet ten koste mogen gaan van de beschikbare middelen voor de dienstregeling. Mede in dit licht en gezien de opmerkingen in de marktconsultatie is het hoofdstuk over zero emissie materieel aangepast en zijn de ambities bijgesteld.

Organisaties en personen die een inspraakreactie hebben ingediend

Regio's en gemeenten

- 1 West-Brabant:
 - o Regio West-Brabant (inclusief KCV Deeltaxi).
 - o De gemeenten: Aalburg, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Bergen op Zoom, Breda, Drimmelen, Etten-Leur, Halderberge, Moerdijk, Roosendaal, Steenbergen, Woensdrecht, Werkendam, Woudrichem, Zundert.
- 2 Midden-Brabant:
 - o GGA Hart van Brabant (inclusief reacties regiogemeenten).
- 3 Oost-Brabant:
 - o 5-sterrenregio Noordoost-Brabant (inclusief reacties regiogemeenten).
 - o De gemeenten: Boekel, 's-Hertogenbosch, Heusden, Oss, Sint-Oedenrode, Veghel, Vught.

Andere decentrale overheden

- 1 SRE
- 2 Provincie Zuid-Holland
- 3 Provincie Limburg

Buurtbussen

- 1 Liempde, Vught-Cromvoirt, Dussen, Elshout, Esch, Gansoyen, Giessen, Molenschot, Etten-Leur, Babylonienbroek.

Overig

- 4 Gemeente Gennep (Limburg)
- 5 Bestuursraad Empel ('s-Hertogenbosch), Wijkraad Engelen/Bokhoven ('s-Hertogenbosch), Wijkraad 's-Hertogenbosch-West
- 6 Dorpsraad Udenhout (Tilburg), Sint Elisabeth Ziekenhuis (Tilburg)
- 7 Leefbaarheidsgroep Heerle (Roosendaal)
- 8 Seniorenraad Oss, Wijkraad Ruwaard (Oss)
- 9 Dorpsraad Eerde (Veghel), KBO Eerde (Veghel), Dorpsraad Erp (Veghel), Vitaal bedrijvig Veghel
- 10 Vereniging Kleine Kernen Noord-Brabant (VKKNB)
- 11 Bluckens Truck en Bus b.v.
- 12 Zes burgers: de heren Banus, Dercks, Frankefort, Kooloos, Melsen en Van Rooij.