



Rosmalen 26 november 2014

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 12345
5200 GZ 's Hertogenbosch

Betreft art 39 vragen: gevolgen OV Concessie per 14 december 2014

Inleiding;

Per 14 december 2014 gaat de nieuwe provinciale OV concessie in.
Deze nieuwe OV concessie heeft in de daadwerkelijke uitvoering, volgens Rosmalens Belang, vele nadelige gevolgen voor de gemeente s-Hertogenbosch.

Inleiding;

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft de laatste jaren 177 bushaltes, met subsidie van de provincie, beter toegankelijk gemaakt om het gebruik van het OV te promoten.
Toegankelijk betekent dat iedereen op een makkelijke manier van het openbaar vervoer gebruik kan maken. Bushaltes zijn opgehoogd en vaak ook breder gemaakt, er zijn blindengeleidentegels geplaatst. De veranderingen van de bushaltes hebben ervoor gezorgd dat het plezieriger is geworden voor iedereen om met het openbaar vervoer te reizen, dit is geheel in lijn met de Koersnota uitgesproken ambities.

Bushaltes in de gemeente Den Bosch zijn goed bereikbaar voor slechtziende, mensen in een rolstoel, mensen met een rollator, rolstoel of met een kinderwagen.

Wat nu;

Buslijnen zijn of nu worden geschrapt door de provincie geschrapt.

Enkele specifieke voorbeelden;

Engelen is straks per OV bijna niet bereikbaar.

Het bedrijvenpark "de Herven" is overdag voor bewoners van Rosmalen per OV niet bereikbaar.

De buslijn door de woonwijk Sparrenburg komt per 14 december 2014 geheel te vervallen, de woonwijk Sparrenburg heeft circa 4000 bewoners.

De buslijn door de Overlaet komt per 14 december 2014 grotendeels te vervallen, Overlaet is een wijk met bijna 6500 bewoners.

In het voortraject tot het vaststellen van deze OV concessie is er vanuit Rosmalense wijkraden met de gemeente overleg geweest over de specifieke "Rosmalense" gevolgen van de nieuwe OV concessie, het overleg met de Rosmalense wijkraden is besproken aan de hand van een gemeentelijk rapport over de toekomst van het OV opgesteld door bureau XTNT uit Utrecht.

Rosmalens wijkraden hebben op dat moment ingestemd met de uitkomsten met de uitkomsten van het door XTNT uitgebrachte advies, twee snellijnen tussen Den Bosch en Rosmalen aangevuld met zgn feederlijnen (= kleine busjes) door de woonwijken.

Bovenstaande brengt de fractie van Rosmalens Belang tot het stellen van onderstaande vragen;

- ✚ Vraag; Kunt u aangeven wat voor des-investering er door de gemeente Den Bosch en de provincie er afgelopen jaren er is gedaan in het toegankelijk maken van bushaltes welke nu komen te vervallen.
- ✚ Kunt u aangeven wat de huidige status is van de zgn feederlijnen door de woonkernen heen?

Rosmalens Belang is van mening dat openbaar busvervoer een sociale – maatschappelijke functie heeft en er toe leidt dat ouderen en minder draagkrachtige mobieler worden, verlost worden uit hun isolement en deelname aan maatschappelijke activiteiten bevordert.

- ✚ Vraag; Deelt u de opvatting van Rosmalens Belang dat het wegvallen van OV buslijnen een nadelige invloed heeft op de zgn participatie maatschappij ,en hoe denkt de gemeente Den bosch dit op te vangen?

Ter compensatie voor het wegvallen van diverse buslijnen heeft onze provincie een subsidieregeling in het leven geroepen voor kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO's) de provincie heeft aangegeven deze kleinschalige mobiliteitsoplossingen over te laten aan de inwoners zelf.

- ✚ Vraag; Hoe gaat de gemeente Den Bosch , in samenspraak met bewoners, zo optimaal mogelijk gebruik maken van deze provinciale subsidiemogelijkheid?

De nieuwe OV concessie heeft in zijn geheel vele nadelige gevolgen voor de inwoners van onze gemeente;

- ✚ Vraag , wat gaat de gemeente Den Bosch zelf de komende tijd actief ondernemen om de nadelige gevolgen van de nieuwe OV concessie zo goed mogelijk “te laten landen” bij de burger.

In de koersnota hebben we als gemeenteraad een aantal uitgangspunten / criteria vastgesteld mbt de diverse mobiliteitvormen.

- ✚ Vraag, Kunt u aangeven welke gevolgen deze vermindering van het OV aanbod heeft voor de geformuleerde uitgangspunten van de Koersnota?

Namens de fractie van Rosmalens Belang;
Sjef van Creij

Fractie Rosmalens Belang
t.a.v. de heer S. van Creij
Oude Baan-oost 164
5244 NG Rosmalen

Uw brief van : 26 november 2014
Uw kenmerk : -
Ons kenmerk : SO/ORV/
Datum : 20 januari 2015

Ref. : Berends
Tel. : 6155614
Fax :
E-mail : m.berends@s-hertogenbosch.nl
Bijlage(n) : Geen

Onderwerp : Artikel 39-vragen van Rosmalens Belang inzake gevolgen OV-
concessie per 14 december 2014

Geachte heer Van Creij,

In uw brief van 26 november 2014 stelt u raadvragen ex artikel 39 Reglement van Orde inzake gevolgen van de openbaar-vervoerconcessie per 14 december 2014.

De OV-concessie is door de provincie Noord-Brabant per 14 december 2014 verleend aan Arriva voor een periode van 10 jaar. De gemeente 's-Hertogenbosch is hierin geen partij en heeft geen bevoegdheden met betrekking tot het openbaar vervoer.

In die nieuwe concessie heeft de provincie op vele onderdelen bezuinigd; zo betaalt de provincie niet meer mee aan de transferiumbussen en komen er geen bussen meer in de binnenstad. Zoals bekend heeft de gemeente ervoor gezorgd dat deze voorzieningen hersteld zijn, op gemeentelijke kosten.

Op uw vragen kunnen wij u het volgende antwoorden:

Rosmalens Belang ziet vele nadelige gevolgen van de nieuwe provinciale openbaar-vervoerconcessie voor de gemeente 's-Hertogenbosch. Zo wordt een aantal bushaltes, die de afgelopen jaren toegankelijk zijn gemaakt, straks niet meer door het openbaar vervoer (OV) bediend. Ook komen diverse busritten te vervallen. In Rosmalen krijgt de bus een nieuwe route, waarbij de afstand tussen de woningen en de haltes toeneemt.

Vraag 1: *Kunt u aangeven wat voor desinvestering er door de gemeente 's-Hertogenbosch en de provincie er afgelopen jaren is gedaan in het toegankelijk maken van bushaltes welke nu komen te vervallen?*

Antwoord: Arriva heeft een opgave gedaan van de per 14 december 2014 vervallen haltes. Vervolgens is bezien hoeveel van die haltes toegankelijk zijn gemaakt. Het gaat om vier haltes. De kosten van het toegankelijk maken van bedroegen gemiddeld zo'n € 12.000,- per halte. De totaal gemaakte kosten voor de vier toegankelijke haltes bedragen dus zo'n € 48.000,-. Deze kosten zijn betaald door de provincie Noord-Brabant in het kader van de subsidieregeling verkeer en vervoer.

Vraag 2: *Kunt u aangeven wat de huidige status is van de zogenaamde feederlijnen door de woonkernen heen?*

Antwoord: Ja. U doelt op de studie die de gemeente een jaar geleden heeft laten uitvoeren naar een beter OV in Rosmalen. Wijkraden, provincie, Reizigersoverleg Brabant en Arriva waren bij deze studie betrokken. In deze studie werden buslijnen; strak getrokken' waardoor de loopafstanden tussen haltes en woningen gemiddeld toenam. Om die reden werd in die studie overwogen een aanvullend feedersysteem in te voeren dat mensen van de woning naar een bushalte kon vervoeren.

Arriva bepaalt de dienstregeling, niet wij als gemeente. Arriva was toen geen voorstander van zo'n feedersysteem omdat zij niet verwachten dat reizigers van zo'n feedersysteem over gaan stappen op reguliere buslijnen. Daarom heeft Arriva dit nu niet opgenomen in de dienstregeling. Als straks blijkt dat de inwoners van Rosmalen aanvullend vervoer willen, dan kunnen zij dit via de wijkraden aankaarten. De feederlijnen worden dit jaar door de gemeente wel aangekaart in het zogenaamde ontwikkelteam. Hierin werken Arriva, provincie, gemeente en Reizigersoverleg Brabant samen om de dienstregeling van Arriva te optimaliseren. Zie ook het antwoord op de volgende vragen.

Vraag 3: *Deelt u de opvatting van Rosmalens Belang dat het wegvallen van OV-buslijnen een nadelige invloed heeft op de zgn. participatiemaatschappij, en hoe denkt de gemeente 's-Hertogenbosch dit op te vangen?*

Antwoord: Het wegvallen van vervoermogelijkheden kan de mobiliteit van mensen nadelig beïnvloeden. Indien busritten wegvallen kunnen mensen echter ook zelf actie ondernemen om desgewenst alternatief vervoer te organiseren in de eigen wijk. Dit past in een participatiemaatschappij.

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft actie ondernomen door op 16 oktober jongstleden een informatieavond te organiseren voor alle bewonersraden. Op die avond heeft Arriva de contouren van de nieuwe dienstregeling geschetst; daaruit bleek waar en wanneer er busritten vervallen. Vervolgens heeft adviesbureau XTNT concrete voorbeelden van zogeheten kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO's) gegeven die bewoners zelf kunnen opzetten. Hieruit bleek dat er in Nederland al vele KMO's functioneren, grotendeels zonder overheidsbemoeienis. De wijk- en bestuursraden is geadviseerd om te bepalen welke vervoersbehoefte er in de eigen wijk bestaat of wordt verwacht, en om na te gaan of er animo in de wijk is om een KMO op te zetten. De gemeente en het Reizigersoverleg Brabant hebben aangeboden om de uitkomsten met de bewonersraden te bespreken en om deze te helpen maatregelen verder uit te werken.

Vraag 4: *Hoe gaat de gemeente 's-Hertogenbosch, in samenspraak met de bewoners, zo optimaal mogelijk gebruik maken van de provinciale subsidiemogelijkheid?*

Antwoord: De provincie besluit tot het verlenen van een subsidie op basis van concrete voorstellen. In het antwoord op vraag 3 heeft de gemeente de wijk- en bestuursraden gevraagd of er een vervoersbehoefte bestaat of wordt verwacht; daar waar dat zo is zullen de gemeente en het Reizigersoverleg Brabant de bewonersraden helpen om te komen tot een concreet voorstel.

Vraag 5: *Wat gaat de gemeente 's-Hertogenbosch de komende tijd zelf actief ondernemen om de nadelige gevolgen van de nieuwe OV-concessie zo goed mogelijk 'te laten landen' bij de burger?*

Antwoord: De communicatie over de nieuwe dienstregeling wordt door Arriva verzorgd. Als gemeente zullen wij onze inbreng leveren in het ontwikkelteam met als doel de door de gemeente gewenste ontwikkelingen te realiseren. Feit blijft dat Arriva verantwoordelijk is voor de dienstregeling. Zoals op 16 oktober 2014 reeds is gepresenteerd aan de wijk- en bestuursraden zullen wij initiatieven van burgers zoveel mogelijk trachten te faciliteren.

Vraag 6: *Kunt u aangeven welke gevolgen deze vermindering van het OV-aanbod heeft voor de geformuleerde uitgangspunten van de Koersnota?*

Antwoord: De Koersnota is gericht op de bereikbaarheid van de stad en op een verschuiving van het autogebruik naar fiets- en OV-gebruik. De provinciale OV-concessie, die gebaseerd is op de provinciale OV-visie, is gericht op het versterken van sterke en kansrijke buslijnen. De slechtst gebruikte busritten komen daarbij te vervallen. Natuurlijk zullen wij het busgebruik goed blijven monitoren. Zoals afgesproken gebruiken wij het jaar 2015 om de resultaten van de Koersnota te monitoren. In 2016 komen wij met een overzicht van alle mobiliteitsontwikkelingen als eindresultaat van de Koersnota, zoals afgesproken in april 2013 tijdens de behandeling van het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg

mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

Bijlage(n): geen