



## **Motie 'Gebruik geld Bravoflex voor verbetering bestaand openbaar vervoer'**

De gemeenteraad van Waalre in vergadering bijeen op 9 juni 2020, gehoord de beraadslagingen;

Overwegende dat:

- De provincie verantwoordelijk is voor de dienstregeling en de exploitatie van het openbaar vervoer in Noord-Brabant;
- Op korte termijn het jaarlijks overleg gepland staat met de provincie Noord-Brabant over de dienstregeling en exploitatie van het OV in Brabant-regio Eindhoven;
- In de gemeenten Eindhoven, Veldhoven en Waalre het pilot project Bravoflex als aanvulling op het OV-netwerk wordt gepositioneerd en dat het hiermee een extra vervoersmogelijkheid is die wordt aangeboden.
- Bij aanvang van de pilot en ten behoeve van de financiering Bravoflex is gepositioneerd als alternatief voor geschrapte lijnen.
- Er in februari 2020 een maximum van 65 reizigers per werkdag gebruik maakten van Bravoflex in deze drie gemeenten.
- Bravoflex wordt gefinancierd uit het exploitatiebudget (€660.000) en incidentele geldpotjes (€281.146).
- Het exploitatiebudget, omgerekend gaat het om 20.000 dienstregelingsuren (DRU's) die structureel worden ingezet voor Bravoflex.
- De kostendekkingsgraad van Bravoflex zeer laag ligt en dat gemiddeld één ritje in februari €46,- belastinggeld kostte.
- In de exploitatieplannen van 2019 en 2020 daarnaast 7.325 DRU's respectievelijk 15.096 DRU's niet zijn ingezet. Hier is wel voor betaald, maar deze zijn/worden niet gebruikt.
- Mensen met een kleine beurs, gelet op de hogere kosten/eigen bijdrage van gemiddeld Euro 7,- per rit, geen gebruik kunnen maken van deze vorm van 'openbaar vervoer'.
- Op deze dienst ook geen kortingskaarten of OV kaarten geldig zijn.

Is van mening dat

- Na bijna 1,5 jaar geconcludeerd mag worden dat Bravoflex mislukt is. De doelstellingen van reizigersaantallen worden bij lange na niet behaald. Het blijkt niet aan een behoefte te voldoen, want maar weinig mensen in de gemeenten Eindhoven, Veldhoven en Waalre maken gebruik van deze dienst. Het is daarnaast niet toegankelijk voor alle inwoners, aangezien reisrechtproducten en kortingsproducten (zoals gratis ov voor studenten en gratis ov voor minima) niet worden geaccepteerd en de ticketprijs hoger ligt dan regulier ov.
- Het geld dat nu in Bravoflex wordt gestopt, beter besteed kan worden aan een kwalitatieve upgrade van het reguliere openbaar vervoer. Het reguliere ov kan

namelijk nog behoorlijk verbeterd worden in Eindhoven, Veldhoven en Waalre. De niet-bestede DRU's kunnen daar ook aan worden besteed.

- Het bestaande openbaar vervoer als basisvoorziening nog meer gestimuleerd moet worden zodat het een goed alternatief is voor de auto. Daarvoor moet de bus wel vaak rijden en op een redelijke loopafstand te bereiken zijn. Het moet daarnaast betaalbaar en toegankelijk zijn voor alle inwoners.
- De dienstregelingsuren (exploitatiebudget) die vrijkomen bij het afschaffen van Bravoflex gestoken moet worden in voorstellen die ten goede komen aan hogere reizigersaantallen, een (nog) betere bereikbaarheid van stadslijnen en een betere bereikbaarheid van Eindhoven met de omliggende belangrijke locaties in de gemeenten Veldhoven en Waalre.

Verzoekt het college om:

1. Om via de gemeente Eindhoven en de vertegenwoordiger uit de MRE in het Tactisch Ontwikkel Team te pleiten om te stoppen met Bravoflex en het geld (dienstregelingsuren) dat hierdoor structureel vrijkomt in te zetten voor een verbetering van het reguliere openbaar vervoer in de gemeenten Eindhoven, Waalre en Veldhoven (geformuleerd bij punt 2).
2. Daarvoor in kaart te brengen wat de consequenties (aantal in te zetten DRU's, verwachte reizigersgroei, voor- en nadelen) zijn bij invoering van elk van de volgende scenario's (inclusief mogelijkheid om met kleinere bussen te rijden):
  - Alle reguliere stadslijnen in Eindhoven rijden minimaal twee keer per uur;
  - Uitbreiding van de buslijnen die tot aan- of recht door Aalst en Waalre gaan om daarmee de ontsluiting van de wijken Voldijn, Ekenrooi en Waalre-dorp te verbeteren;
  - Verbeteren van de bereikbaarheid bedrijventerrein Habraken, de nieuwe woonwijken Oerle-Zuid en Huysakkers en woonzorgcentrum Merefelt;
  - Zowel net voor als net na de spits de frequentie van de stadsbussen en de bussen naar de buitenranden van de stad vaker te laten rijden (inclusief de mogelijkheid tot een beperkt aantal lijnen);
  - De laatste bus na de laatste trein te laten rijden;
  - Op vrijdag- en zaterdagavond bussen later te laten rijden (inclusief de mogelijkheid tot lagere frequentie en een beperkt aantal lijnen).
3. De uitkomsten hiervan te presenteren aan de gemeenteraden van Eindhoven, Waalre en Veldhoven, zodat zij vervolgens een advies kunnen formuleren dat de colleges in het Tactisch Ontwikkel Team kunnen inbrengen. Waarbij een of meerdere voorstellen daadwerkelijk worden ingevoerd op een moment dat het openbaar vervoer weer volledig/'normaal' functioneert.

Namens de fractie

CDA Waalre

AANGEHOUDEN.