

Bundel van de Raadsvergadering van 30 april 2015

- 1 Mogelijkheid tot inspreken
- 2 Opening en vaststellen van de agenda
- 3 Vragenrecht raadsleden
- 4 Vaststellen besluitenlijst en kennisnemen van de notulen vergadering gemeenteraad van 19-03-2015
 - [20150323 Besluitenlijst raadsvergadering 19 en 23 maart 2015.pdf](#)
 - [Notulen Raadsvergadering 19 en 23 maart 2015 Gemert.pdf](#)
- 5 Ingekomen stukken
 - 5.a Mededelingen
 - 5.b Postlijst 05-03-2015 t/m 14-04-2015
- 6 Hamerstukken
 - 6.a Benoemen commissiegriffier Economie en Sport en verlenen ontslag aan twee commissieleden
 - [Adviesnota aan de raad benoeming commissiegriffier en ontslag 3 commissieleden.pdf](#)
 - [Raadsbesluit benoemen commissiegriffier E&S.pdf](#)
 - [Raadsbesluit ontslag commissielid HE van Rixtel.pdf](#)
 - [Raadsbesluit ontslag commissielid KA Bilal.pdf](#)
 - [Raadsbesluit ontslag commissielid Van Gaal D66.pdf](#)
 - [Memo ontslag commissielid.pdf](#)
 - [Brief ontslag Lisa van Gaal.pdf](#)
- 7 Gunningsadvies "accountantscontrole gemeenten Asten, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek, Someren plus Peel 6.1"
 - [Adviesnota Aanbesteding accountant.pdf](#)
 - [Raadsbesluit aanbesteding accountant.pdf](#)
 - [Vertrouwelijk Bijlage 1 Samenvatting proces en gunningsadvies Accountancy Peel 6 1.pdf](#)
 - [Vertrouwelijk Bijlage 2 Beoordelingsmatrix sessie.pdf](#)
- 8 Besprekstukken
 - 8.a Vervolg aangehouden besluit VRZBO (Toekomstvisie brandweezorg, 1ste begrotingswijziging en Dekkingsplan)
 - [Adviesnota raad Toekomstvisie brandweer.pdf](#)
 - [Raadsbesluit Toekomstvisie Brandweezorg voor 30 april.pdf](#)
 - [Geamendeerd Raadsbesluit Toekomstvisie Brandweezorg etc.pdf](#)
 - [20150323 geamendeerde zienswijze gemeenteraad toekomstvisie.pdf](#)
 - [20150319 Aangenomen Motie DP en CDA Toekomstvisie Brandweezorg definitief.pdf](#)
 - [20150414 Veiligheidsregio conceptverslag AB 260315.pdf](#)
 - [20150416 Concept brief VRBZO nav raadsbehandeling 30 april.pdf](#)
 - [Verslag bijeenkomst brandweervrijwilligers Gemert 22 april 2015.pdf](#)
 - [20150331 RIN nav Algemeen Bestuur VRBZO 26 maart 2015.pdf](#)
- 9 Recreatieve ontwikkeling landgoed Nederheid
 - [Adviesnota Nederheide def.pdf](#)
 - [Raadsbesluit overeenkomst Nederheide.pdf](#)
 - [20150430 Overeenkomst Nederheide raad met slotartikel.pdf](#)

[Plattegrond Nederheide.pdf](#)

10 Inspraakreactie Ontwerp Programma van Eisen concessie Zuidoost Brabant

[Adviesnota Inspraakreactie Ontwerp Programma van Eisen concessie Zuidoost Brabant.pdf](#)

[Raadsbesluit inspraakreactie PvE concessie Zuidoost Brabant.pdf](#)

[Ontwerp Programma van Eisen Zuidoost Brabant-1.pdf](#)

[Nota van bouwstenen.pdf](#)

[Inspraakreactie gemeente Gemert Bakel op ontwerp PvE.pdf](#)

[Bijlage D4 - grensoverschrijdende lijnen-1.pdf](#)

[Bijlage D5-5 Kaart Kernnetwerk Nuenen, Laarbeek en Gemert-Bakel-1.pdf](#)

11 Sportnota

[Adviesnota vaststellen kadernota Sport 2015.pdf](#)

[Raadsbesluit kadernota sport 2015.pdf](#)

[Kadernota sport 2015 aangepaste versie.pdf](#)

[Haalbaarheidsrapport BSC Gemert-Bakel april 2015.pdf](#)

12 1ste financiële bijstelling 2015

[Adviesnota 1e financiële rapportage 2015.pdf](#)

[Raadsbesluit 2e begrotingswijziging 1ste financiële rapportage 2015.pdf](#)

[1e financiële rapportage 2015 d.d.20150430.pdf](#)

[jaarrekening 2014.pdf](#)

[Sociaal jaarverslag 2014.pdf](#)

[Motie LR; teruggaaf OZB aan inwoners.pdf](#)

[20150409 Vragen cie AZFV.pdf](#)

13 Voorbereidingsbesluit Recreatiepark De Kanthoeve

[20150430 Adviesnota Voorbereidingsbesluit Kanthoeve .pdf.pdf](#)

[20150430 voorbereidingsbesluit Kanthoeve raadsbesluit.pdf](#)

14 Sluiting

BESLUITENLIJST RAADSVERGADERING 19 EN 23 MAART 2015

Aanwezig

Voorzitter: drs. J. van Zomeren
Griffier: M.J. Swinkels

Raadsleden: 19/21

CDA: H.A.M. van Hout, T.J.J. van den Elsen, A.T.W. Relou,
I. van Dijk, S. Janszen, H.G. Verkampen, W.M. Meulenmeesters,
J.H.H.M. Smits-Overbeek

Lokale Realisten: W.P.M. van den Heuvel, A.W.J. Vogels, A.M.J.J.T. Methorst- van
Kessel, M.P. Bankers

Dorpspartij: mr. W.C.P. Steeghs, A.M. Coopmans, T.C.M. Bevers-van Vijfeijken,
A.L. van Oort MSc

D66: dr. H.M.T.M. Giebels

OPA: F.J.C. Faeles

PvdA: P.W.A.J. Mastenbroek

Afwezig: W.C. de Wit (CDA), J.H.L. Vogels (Lokale Realisten), griffier P.G.J.M. van Boxtel

Vervolg 23 maart:

Raadsleden: 17/21

CDA: H.A.M. van Hout, A.T.W. Relou, I. van Dijk, S. Janszen, H.G.
Verkampen, W.M. Meulenmeesters, J.H.H.M. Smits-Overbeek

Lokale Realisten: J.H.L. Vogels, A.W.J. Vogels, A.M.J.J.T. Methorst- van Kessel, M.P.
Bankers

Dorpspartij: mr. W.C.P. Steeghs, A.M. Coopmans, T.C.M. Bevers-van Vijfeijken,
A.L. van Oort MSc

D66: dr. H.M.T.M. Giebels

PvdA: P.W.A.J. Mastenbroek

Afwezig: T.J.J. van den Elsen, W.C. de Wit (beide CDA), W.P.M. van den
Heuvel (Lokale Realisten), F.J.C. Faeles (OPA) en griffier P.G.J.M. van
Boxtel

Mede aanwezig: wethouders R.D. Hoppezak, A.A.H.M. van Extel, M.C.H. de Ruiter –
van Hoof, J.M.A. Bevers en gemeentesecretaris A.A.T.G. Jansen MBA

Nr.	Onderwerp	Beslissing / Toezegging / Afspraak
1	Mogelijkheid tot inspreken	Hiervan wordt geen gebruik gemaakt.
2.	Opening, vaststellen agenda	De voorzitter opent om 20.01 uur de vergadering. De voorzitter maakt de volgende opmerking over de agenda: • Van de fractie Lokale Realisten is het verzoek ontvangen om van agendapunt 8 inbreiding Jenaplanschool De Pandelaar met 1 lokaal een bespreekstuk te maken. • De heer Van Hout geeft vervolgens aan dat

zijn fractie het bestemmingsplan Weerij's ook als bespreekstuk wenst te behandelen. De agenda wordt vervolgens ongewijzigd vastgesteld. De twee genoemde hamerstukken (agp. 8 en 9) worden als bespreekstukken behandeld.

De voorzitter geeft aan dat er bij agendapunt 12 en 13 een amendement en motie is aangekondigd. Hij stelt voor om bij deze agendapunten te beginnen bij de indiener, zodat deze de documenten kan toelichten en vervolgens te starten met de beraadslaging. De raad stemt hiermee in

De voorzitter deelt mee dat hij een bericht van verhindering heeft ontvangen van de raadsleden De Wit en J. Vogels.

Het lot bepaalt dat de spreekvolgorde start bij de fractie CDA, en in het geval van stemming bij raadslid H.G. Verkampen.

3. Vragenrecht raadsleden

De heren Van den Elsen, Meulenmeesters en A. Vogels hebben zich aangemeld voor het vragenrecht. De heer Vogels geeft aan dat hij geen gebruik meer wenst te maken van het vragenrecht.

De heer Van den Elsen (CDA) stelt een viertal vragen naar aanleiding van een artikel in de krant over Attero. Zij hebben meerdere gemeenten een naheffing gestuurd van in totaal € 5,2 miljoen. Dit omdat er ook in 2014 minder restafval is afgeleverd dan afgesproken. De heer V.d. Elsen vraagt aan de wethouder of de gemeente een naheffing heeft ontvangen en wat de eventuele financiële consequenties zijn. Ook vraagt hij of de wethouder bereid is de raad actief te informeren over de stand van zaken en het verloop van de arbitragezaak.

Wethouder Hoppezak antwoordt dat wij als gemeente nog geen factuur hebben ontvangen. Wij zijn geen contractpartij. Samen met de MRE-gemeenten vormen we een vereniging van contracten, een gewest. In Gemert-Bakel wordt goed gescheiden, we voldoen daarom niet aan de norm van het afleveren van restafval. De gewesten hebben de naheffing ontvangen. Zij zijn ook gemandateerd om verweer te voeren. Uiteraard is hij bereid om de raad te informeren. Het gaat over aanzienlijke bedragen en hij geeft aan het college hier rekening mee houdt. Hij zegt toe om in de commissie Economie & Sport

van april een verdere toelichting te geven.

De heer Meulenmeesters vraagt naar de stand van zaken van de kantine van sporthal Molenbroek en stelt hier een aantal vragen over. Hij geeft aan dat het CDA zich heeft opgeworpen in juni 2014 om de negatieve balans rond sportcentrum De Molenbroek een positieve wending te geven. Hij geeft aan dat met name een afvaardiging van de 5 grootste sporthalgebruikers hard gewerkt hebben om de kantine weer geopend te krijgen en zijn vanuit die positie gezamenlijk aan het bekijken of privatisering van de sporthal haalbaar is. Echter ontbreekt het aan essentiële informatie over de technische en financiële stand van zaken rond de sporthal. Daar is herhaaldelijk om gevraagd. Op 24 februari zouden deze gegevens voorhanden zijn. Toen is door de wethouder besloten dat alle partijen die in het verleden zich gemeld hebben deze informatie krijgen, zodat ze zich nogmaals kunnen melden als ze interesse hebben. Dit is wat hij in de commissie Economie & Sport van februari heeft gemeld. Uit de brief van de Stichting in oprichting beheer sporthal Molenbroek blijkt echter dat hij alleen op een nette manier afscheid wil nemen van deze partijen en door wilt met de Stichting.

Wethouder Hoppezak antwoordt dat op 24 februari door het college een collegebesluit is genomen, dat hij op 25 februari in de commissie heeft gemeld. Het besluit was om de gegevens te verzamelen, die waren dus nog niet voorhanden. Hij geeft aan dat het besluit inhoudt dat ook de andere partijen serieus worden genomen. Hij wil met de raad de juiste keuze maken (BSV, andere partijen of mogelijk een combinatie daarvan). De gegevens zijn nog niet voorhanden, hij zegt toe dat deze er op korte termijn aankomen (week 15). De marktpartijen worden komende week geïnformeerd en gevraagd naar hun interesse. Hij zegt toe de commissie E&S in april bij te praten over het verdere proces.

4. Vaststellen besluitenlijsten van de gemeenteraad van 5 februari 2015 en 5 maart 2015 en kennisnemen van notulen vergadering gemeenteraad 5 februari 2015.

De besluitenlijsten worden ongewijzigd vastgesteld. De notulen worden voor kennisgeving aangenomen.

5.a	Mededelingen	
5.b	Postlijst 21-01-2015 t/m 04-03-2015	De raad stemt in met de voorstellen tot afdoening.
6.	VRBZO Herziening regionaal Risicoprofiel	De raad stemt zonder beraadslaging en zonder stemming in met de Herziening Regionaal Risicoprofiel VRBZO 2015 conform voorstel en stelt de daarbij behorende zienswijze vast.
7.	Wijziging statuten stichting PlatOO	De raad verleent zonder beraadslaging en zonder stemming goedkeuring aan de voorgestelde wijziging van de statuten conform voorstel.
8.	Inbreiding Jenaplanschool De Pandelaar met 1 lokaal	De raad stelt na beraadslaging en zonder stemming het krediet beschikbaar van € 91.000 conform voorstel. De raad besluit om in het besluit expliciet op te nemen dat het krediet wordt verstrekt in verband met de specifieke eigenschappen van het gebouw (inefficiënte indeling van het gebouw, waardoor de school niet de beschikking heeft over voldoende voor onderwijs inzetbare vierkante meters) om precedentenwerking te voorkomen. De raad stelt tevens de daarbij behorende 9^e begrotingswijziging vast. Wethouder Bevers zegt toe een RIN te sturen over de vragen die gesteld zijn door de Lokale Realisten over de rol van Zicht. De vragen hebben betrekking over het gebouw van de voormalige Swildensschool en over de geldstromen (Zicht-Rijk en gemeente).
9.	Bestemmingsplan "Sportschool Weerij's 10 te Gemert"	De raad stelt na beraadslaging en zonder stemming het bestemmingsplan gewijzigd vast conform voorstel.
10.	Verhuizing Bibliotheek naar De Eendracht:	
	A. Extra budget t.b.v. verbouwing van De Eendracht	De raad stelt na beraadslaging en zonder stemming het extra budget van € 20.600 ter beschikking conform voorstel. De raad stelt tevens de daarbij behorende 11 ^e begrotingswijziging vast.
	B. Uitstel subsidiekorting bibliotheek	De raad stelt na beraadslaging en na stemming de korting op de subsidie aan de bibliotheek uit naar het moment van verhuizing van de bibliotheek naar De Eendracht conform voorstel. Stemming vindt plaats op verzoek van de Lokale Realisten. Zij zijn het niet eens met de manier van dekking (post onvoorzien). Het voorstel wordt aangenomen met 13 stemmen voor (CDA, Dorpspartij, OPA) en 6 stemmen tegen (Lokale Realisten, D66 en PvdA).

11. Recreatieve ontwikkeling landgoed Nederheide
- De raad stelt na beraadslaging, zonder stemming en na schorsing van 21.29 – 21.50 uur het volgende geamendeerde raadsbesluit unaniem vast:
1. Kennis te nemen van de toekomstvisie en de aanvraag voor herziening van het bestemmingsplan en de daarin opgenomen wijzigingen voor Landgoed Nederheide.
 2. Dat het addendum van de erfpachtovereenkomst zo snel als mogelijk ter goedkeuring aan de raad wordt voorgelegd, waarbij de aangegeven kaders door de raad in de commissievergadering van 25 februari en de aanvullingen hierop gemaakt tijdens de raadsvergadering van 19 maart zijn verwerkt.
12. Integrale handhavingsnota 2015-2018
- De raad stelt na beraadslaging en zonder stemming de Integrale handhavingsnota 2015-2018 vast, waarbij het eerste beslispunt als volgt wordt geamendeerd:
1. De raad besluit de Integrale handhavingsnota 2015-2018 vast te stellen; onder het beding dat het college halfjaarlijks aan de gemeenteraad hierover rapporteert. Deze rapportage bevat in ieder geval het aantal controles per doelgebied, het aantal overtredingen per doelgebied en de inhoud van deze overtredingen op hoofdlijnen.
- Beslispunt 2 wordt conform voorstel overgenomen.
- De Lokale Realisten dienen een motie in. Nadat de burgemeester hierover een toezegging heeft gedaan, trekken ze deze motie in.
- De burgemeester zegt toe dat dat de gemeente daar waar mogelijk gaat werken met checklists bij controles. De burgemeester zegt daarnaast toe dat hij in een andere setting de raad zal informeren over De Kanthoeve en permanente bewoning.
13. VRBZO Toekomstvisie brandweezorg, dekkingsplan en 1^e begrotingswijziging 2015
- De raad amendeert na beraadslaging en zonder stemming unaniem het besluit als volgt:
- Beslispunten 1 en 2 vervallen en in plaats daarvan worden de beslispunten als volgt geformuleerd:

De raad van de gemeente Gemert-Bakel:

1. Houdt het besluit over de Toekomstvisie Brandweezorg, 1^e begrotingswijziging VRBZO 2015 en Dekkingsplan 2014 aan tot de raadsvergadering van 30 april a.s.
2. Stelt de geamendeerde zienswijze van de raad vast.

De raad neemt vervolgens unaniem onderstaande motie aan:

- Burgemeester van Zomeren de opdracht krijgt om samen met een vertegenwoordiging van het plaatselijke korps in gesprek te gaan met de directeur van de Veiligheidsregio Brabant Zuid-Oost (VRBZO);
- Er in dit gesprek gekeken wordt naar alternatieve bezuinigingsopties waarbij de veiligheid geborgd blijft;
- Tijdens het gesprek in ieder geval de volgende onderwerpen besproken worden:
 - o Belasting vrijwilligers
 - o Alternatieve bezuinigingsideeën
 - o Oplossing werkdruk vrijwilligers
 - o Voorradig materiaal van goede kwaliteit
- Een afvaardiging van de raad als toehoorder bij dit gesprek aanwezig is;
- Het gesprek op korte termijn moet plaatsvinden;
- De schriftelijke verslaglegging van dit gesprek voor de eerstvolgende raadsvergadering naar de raad moet zijn gecommuniceerd.

De vergadering wordt geschorst van 22.37 – 22.47 uur. Daarna geeft de burgemeester zijn reactie op de motie. Hij geeft aan dat hij hieraan geen uitvoering kan geven en dat hij dit ook niet gaat doen, omdat uitvoering in de huidige vorm en tijdspanne niet effectief is, omdat op 26 maart a.s. finale besluitvorming is voorzien in het algemeen bestuur van de VRBZO.

Na beraadslaging wordt afgesproken dat de raad een zienswijze opstelt die uiterlijk dinsdag 24 maart naar de VRBZO en de overige 20 deelnemende gemeenten aan de VRBZO wordt gestuurd. De burgemeester gaat met deze zienswijze en opdracht van de raad naar de vergadering van de VRBZO van 26 maart waarbij het standpunt van de gemeenteraad wordt overgebracht en de burgemeester oproept tot een gesprek te komen tussen de directeur van de Veiligheidsregio, de burgemeester en de vrijwilligers, met de aandachtspunten zoals aangegeven in de motie. De raad eist niet de

garantie dat het besluit door de VRBZO anders wordt genomen, wel dat het standpunt wordt overgebracht. De burgemeester geeft aan dat hij de strekking van de motie voor wat betreft opkomen voor de belangen van de vrijwilligers kan onderschrijven.

Om 23.06 uur wordt vervolgens de vergadering verdaagd tot maandag 23 maart, 20.00 uur.

Vervolg 23 maart

De voorzitter vervolgt de vergadering om 20.00 uur in aanwezigheid van 17 raadsleden. De voorzitter geeft aan dat hij een afmelding heeft ontvangen van de heren De Wit, V.d. Elsen, V.d. Heuvel en Faeles. De heer J. Vogels is weer aanwezig.

De aangepaste geamendeerde zienswijze VRBZO ligt geprint op tafel. De raad stemt unaniem in met deze geamendeerde zienswijze.

Na een korte beraadslaging wordt afgesproken dat het onderwerp de First Responder niet wordt opgenomen in de zienswijze, maar wel wordt toegevoegd aan het lijstje met besprekpunten met de directeur van de VRBZO. De burgemeester geeft aan dat hij dit onderwerp eventueel donderdag 26 maart ook nog tijdens de vergadering van de VRBZO kan inbrengen

14. Startnotitie gebouwen

De raad stelt na beraadslaging en zonder stemming de startnotitie gebouwenbeheer vast. De raad merkt maatschappelijk vastgoed aan als maatschappelijk belang en stelt de voorgestelde indeling van de gebouwenlijst (inclusief de gronden) vast conform voorstel.

Wethouder De Ruiter zegt toe dat het project inclusief de evaluatie in december 2015 afgerond is. Ze zegt toe dat wat ze kan rapporteren over dit onderwerp, te rapporteren voor of bij de begrotingsbehandeling. Daarnaast zegt ze toe om eenmaal per jaar bij de vaststelling van de begroting de gebouwen- en grondenlijst aan de raad voor te leggen als er wijzigingen zijn.

15. Dienstverleningsovereenkomst tijdelijke uitvoering taken decentralisaties door Helmond

De raad stemt na beraadslaging en zonder stemming in met de dienstverleningsovereenkomsten conform voorstel en geeft de opdracht mee aan het bestuur van Peel 6.1 om te zorgen voor een efficiënte bedrijfsvoering, beleid- en regelarm, zodat kan worden bespaard door regionaal

samen te werken.

Wethouder Bevers zegt toe de notitie van het college met daarin de knelpunten die het college heeft ingebracht bij het Peelpoho ter beschikking te stellen aan de raad.

16. Evaluatie horecabeleid

De raad stemt na beraadslaging en zonder stemming in met de rapportage en de aanbevelingen conform voorstel.

De burgemeester zegt toe dat hij de komende maanden terug komt naar de raad op de punten afschaffen leges en schenk- en openingstijden, waarbij de gevolgen van de scenario's in beeld zijn gebracht.

De voorzitter sluit de vergadering op 23 maart om 20.57 uur.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

GEMEENTE GEMERT-BAKEL

NOTULEN: Raadsvergadering 19 en 23 maart 2015

NOTULEN van de vergadering van de raad der gemeente Gemert-Bakel, gehouden op donderdag 19 maart 20.00 uur en vervolg op maandag 23 maart 20.00 uur in het gemeentehuis Ridderplein 1 te Gemert.

Aanwezig:

Voorzitter: Drs. J. van Zomeren.
Griffier: M.J. Swinkels

Raadsleden:

M.P. Bankers (Lokale Realisten)
Mw. T.C.M. Bevers – van Vijfeijken (Dorpspartij)
A.M. Coopmans (Dorpspartij)
Mw. I. van Dijk (CDA)
T.J.J. van den Elsen (CDA)
F.J.C. Faeles (OPA)
H.M.T.M. Giebels (D66)
W.P.M. van den Heuvel (Lokale Realisten)
H.A.M. van Hout (CDA)
S. Janszen (CDA)
P.W.A.J. Mastenbroek (PvdA)
Mw. A.M.J.J.T. Methorst-van Kessel (Lokale Realisten)
W. Meulenmeesters (CDA)
B. van Oort MSc (Dorpspartij)
Mw. A. Relou (CDA)
Mw. J.H.H.M. Smits – Overbeek (CDA)
Mw. mr. W.C.P. Steeghs (Dorpspartij)
H.G. Verkampen (CDA)
A.W.J.. Vogels (Lokale Realisten)
J.H.L. Vogels (Lokale Realisten)

Wethouders:

J.M.A. Bevers
Mw. A.A.H.C.M. van Extel - van Katwijk
Mw. M.C.H. Ruiter – van Hoof
R.D. Hoppezak

Gemeentesecretaris A.A.T.G. Jansen MBA

Afwezig 19 maart:

W.C. de Wit (CDA), J.H.L. Vogels (Lokale Realisten)

Afwezig 23 maart:

W.C. de Wit (CDA), T.J.J. van den Elsen (CDA), W.P.M. van den Heuvel (Lokale Realisten),
F.J.C. Faeles (OPA)

1. Inspreekrecht.

Er wordt geen gebruik gemaakt van het inspraakrecht.

2. Opening en vaststelling van de agenda.

De voorzitter opent de vergadering met een moment van stilte en heet allen, ook de kijkers en luisteraars thuis via Omroep Centraal van harte welkom. Hij spreekt uit te verwachten dat de vergadering lang zal duren in verband met de uitgebreide agenda. De voorzitter haalt de verkiezingen van Provinciale Staten en Waterschap even aan en de boomfeestdag die ook gisteren plaatsvond. In een aantal gemeenten neemt de animo voor de boomfeestdag juist af. Gemert-Bakel mag zich gelukkig prijzen met 400 leerlingen die het animo nog wel hebben.

De voorzitter stelt de agenda vast. Alle onderwerpen hebben bespreking gehad in de commissies. De voorzitter spreekt de hoop uit dat men zich kan richten op hoofdlijnen zodat om 23.00 uur de agenda zorgvuldig is afgewikkeld. Indien dit niet lukt wordt de vergadering maandagavond voortgezet. De Lokale Realisten hebben gevraagd om agendapunt 8 in plaats van hamerstuk, besprekingsstuk te laten zijn. In de commissie is er al een opmerking gemaakt dat het tot de mogelijkheden zou kunnen behoren. De voorzitter wisselt agenda punt 8 en 9. Agendapunt 8 wordt Bestemmingsplan Weerij. Agendapunt 9, Inbreiding Jena-planschool De Pandelaar met 1 lokaal, wordt een besprekingsstuk. De voorzitter vraagt naar opmerkingen ten aanzien van de agenda.

De heer van Hout (CDA) Agendapunt 9 Weerij staat als hamerstuk op de agenda. Tijdens de vorige vergadering is het van de agenda gehaald omdat een zienswijze niet binnen zou zijn. Oorspronkelijk stond dit als een besprekingsstuk en het is een bijzondere gewaarwording dat het op dit moment een hamerstuk is geworden.

De voorzitter zegt dat het ook vorige keer een hamerstuk was. De voorzitter dacht dat het de bedoeling was om het in die lijn voort te zetten.

De heer Coopmans (Dorpspartij) zegt dat ook de Dorpspartij dit graag als besprekingsstuk op de agenda ziet.

De heer Giebels (D66) zegt dat bestemmingsplan Weerij wat hen betreft een hamerstuk mag zijn met dien verstande dat zij er toch een opmerking over zullen maken dat de gang van zaken absoluut niet de schoonheidsprijs verdient.

De voorzitter stelt vast dat zowel agendapunt 8 als 9 een besprekingsstuk zullen zijn. Daarmee veranderd de agenda eigenlijk niet. De agendapunten 8 en 9 blijven wat ze oorspronkelijk waren maar worden besprekingsstukken. Hiermee stelt de voorzitter de agenda vast. Er zullen vanavond bij een aantal punten moties en amendementen worden ingediend. Tijdens de vorige vergadering werd er al commentaar gegeven alvorens een motie was ingediend. Om te voorkomen dat dit wederom gebeurd stelt de voorzitter voor om daar waar het zich voordoet en waar de moties en amendementen al bekend zijn om de indieners op voorhand al de motie en het amendement in te brengen, voor te lezen zodat het daarna onderdeel van de beschouwingen uit kan maken gelijk in de eerste termijnen. Dan is voor iedereen duidelijk, ook voor de kijkers en luisteraars thuis waar het over gaat. Berichten van verhindering, de heer J. Vogels (Lokale Realisten) en de heer De Wit (CDA) zijn afwezig. De griffier is aanwezig maar is een andere persoon, de heer van Boxtel is afwezig. Bij loting wordt bepaald dat de spreekvolgorde begint bij de heer Verkampen (CDA) daar waar dit aan de orde is.

3. Vragenrecht raadsleden.

De heer van den Elsen (CDA) afgelopen maandag kon men in de Brabantse kranten een bericht over Atero lezen. Atero had de gemeenten opnieuw een naheffing gezonden. Deze keer van in totaal 5,2 miljoen euro. De reden is dat er in 2014 opnieuw minder restafval geleverd is dan was afgesproken. Spreker vraagt de portefeuillehouder of Gemert-Bakel ook een naheffing heeft ontvangen. Zo ja, hoe hoog is deze dan? Zijn er financiële consequenties? Indien er geen factuur is verwacht u dan dat er nog iets komt? Bent u hier eventueel op voorbereid. De fractie las ook dat er weer een proces is aangespannen, een arbitrage zaak. Hij vraagt de portefeuillehouder of deze bereid de raad over de stand van zaken te informeren.

Wethouder Hoppezak Het zijn heldere vragen die kunnen worden voorzien van een helder antwoord. Gemert-Bakel heeft nog geen factuur ontvangen. Deze zal men waarschijnlijk ook niet ontvangen omdat men geen contract partij is. De gemeente is onderdeel van een partij het MRE die een vereniging van contractanten heeft, samen het gewest vormend waarmee Atero een contract heeft. Onze inwoners doen het buitengewoon goed en daar mogen we

met elkaar trots op zijn door hun afval aan de bron te scheiden. Daardoor is de gemeente in staat de contractuele verplichtingen bij Atero voor wat betreft de hoeveelheid afval aan te leveren en restafval te kunnen invullen. Daarom hebben de gewesten in Brabant een naheffing gekregen van Atero. De vereniging van contractanten is gemandateerd om daarin tegen Atero verweer te voeren. Er is een arbitrage zaak voor aangespannen. De verwachting is dat die zaak nog dit jaar gaat lopen. Natuurlijk zal de wethouder de raad daarover informeren. In die zin is het wel spannend omdat het om aanzienlijke bedragen gaat. Gelet op de zaak is het niet verstandig om de bedragen hier te noemen. De wethouder zegt de raad daarover in te willen lichten tijdens een commissievergadering. De wethouder zegt en dat is terug te vinden in risico paragraaf van de begroting, dat men daar wel degelijk rekening mee houdt. Indien gewenst in week 15 in de commissievergadering van economische zaken en sport kan hierop een toelichting gegeven worden.

De heer Meulenmeesters (CDA) Het CDA heeft zich opgeworpen in juni 2014 om de negatieve balans rond sportcentrum Molenbroek een positieve wending te geven. Grondslag daarvoor was het coalitie akkoord. Na gesprekken met de verschillende belanghebbenden en commerciële partijen is de druk opgevoerd om in eerste instantie de kantine weer te openen. Het is belangrijk voor de verenigingen om contacten onderling te versterken. Met name de afvaardiging van de vijf grootste sporthal gebruikers hebben hard gewerkt om de kantine weer geopend te krijgen en zijn vanuit die positie gezamenlijk aan het bekijken of privatisering van de sporthal haalbaar is. er is voortvarend aan gewerkt met veel inzet vanuit de gemeente en de beoogde stichting. Wat er steeds ontbrak was essentiële informatie over de technische en financiële stand van zaken rond de sporthal. Daar is herhaaldelijk om gevraagd om vervolg stappen te kunnen zetten. Op 24 februari zouden deze gegevens voor handen zijn. Toen is door de wethouder besloten dat alle partijen die zich in het verleden gemeld hebben om deze informatie te krijgen zich nogmaals kunnen melden als ze interesse hebben. Dit is wat u in de commissie sport en economie hebt gemeld. Uit de brief van de stichting in oprichting beheer en sporthal De Molenbroek die we deze week ontvangen hebben blijkt echter dat u alleen op een nette manier afscheid wilt nemen van deze partijen en door wilt gaan met een stichting. De vragen van de fractie luiden: Wat wilt u nu precies? Welke vertraging geeft dit in het proces? Er zijn al weer drie weken voorbij en er is nog niets aangeleverd. De beoogde stichting van uit de sportclubs wordt teruggezet naar de start fase van dit proces en als u alle partijen weer een kans geeft wat verwacht u daarvan? Wat zijn de vervolgstappen die u wilt zetten en welke tijdsplanning hebt U?

Wethouder Hoppezak zegt eerst wat dingen uit de stellingname die leidt tot de vragen recht te willen zetten. Op 24 februari zouden gegevens voorhanden zijn. Op 24 februari is er een collegebesluit genomen om die gegevens beschikbaar te gaan stellen en te gaan verzamelen. Dat is op 25 februari in de commissie ook gemeld. Dat betekent dat deze gegevens op dat moment nog niet volledig waren. Het is niet zo dat de wethouder dat besloten heeft maar dat er een formeel collegebesluit van 24 februari aan ten grondslag ligt. Dat besluit houdt in en dat is in strijd met wat in de brief van de binnensportverenigingen staat dat het ook niet bedoeld is om andere partijen die eerder aangegeven hebben wellicht een rol te willen spelen in de exploitatie van Sporthal Molenbroek om die vervolgens netjes de deur te kunnen wijzen maar om hen serieus uit te nodigen om ook hun zienwijze, hun plan te kunnen laten maken voor een mogelijke exploitatie in de toekomst voor de sporthal. Dat is ook hetgeen de wethouder in januari in de commissie heeft gemeld. Zowel BSV waar men heel positief over is en hoge verwachtingen bij heeft, om hen de exploitatie te laten voorbereiden maar ook de andere partijen. Om dan vervolgens met de raad de juiste keuzes ofwel voor een van de partijen ofwel voor combinatie mogelijkheden daarin te gaan kiezen. De heer Meulenmeesters (CDA) gaf aan dat de gegevens nog niet voorhanden zijn. De wethouder is daarom wel blij met de vraag. Dat spoort extra aan. De gegevens zullen binnenkort beschikbaar zijn. De wethouder zegt de marktpartijen de komende week de vraag te stellen of zij nog interesse hebben om in het proces deel te nemen. De week daarop wil men daar uiterlijk antwoord op hebben om hen dan uiterlijk in week 15 de gegevens te kunnen verstrekken. De wethouder wil graag laten agenderen voor de commissie om de raad in week 15 bij te praten over het verdere proces. De wethouder wil ook graag komende week met BSV verder in gesprek om daar als er kou in de lucht zou zijn te proberen deze weg te nemen en de constructieve lijn die we met elkaar te pakken hadden en liefst ook hebben, door te kunnen zetten. Ook hierover wordt de raad dan in week 15 verder geïnformeerd.

De heer Meulenmeesters (CDA) merkt op te zien dat er een tweestrijd is en dat jammer te vinden.

4. Vaststellen besluitenlijsten van de gemeenteraad van 5 februari en 5 maart 2015 en kennisnemen van de notulen vergadering gemeenteraad 5 februari 2015.

De besluitenlijst wordt ongewijzigd vastgesteld. Er is kennis genomen van de notulen.

De raad besluit zonder beraadslaging tot vaststelling van de besluitenlijst. De notulen worden voor kennisgeving aangenomen.

5.a. Mededelingen.

Geen mededelingen.

5.b. Postlijst 21-01-2015 t/m 04-03-2015.

De postlijst wordt conform afgehandeld.

6. VRBZO Herziening regionaal risicoprofiel.

De raad besluit zonder beraadslaging overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders.

7. Wijziging statuten stichting PlatOO.

De raad besluit zonder beraadslaging overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders.

8. Inbreiding Jenaplanschool De Pandelaar met 1 lokaal.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt drie punten te willen noemen. Het eerste is een compliment voor de financiële verwerking van dit voorstel. Spreker heeft wel eens andere opmerkingen gemaakt maar deze gaat volgens het boekje. Het tweede punt, de wethouder heeft in de commissievergadering geantwoord naar aanleiding van de vraag is er niet nu kans op een precedent werking omdat er feitelijk in vierkante meters de school groot genoeg is maar er toch een extra verbouwing nu gaat plaatsvinden. De wethouder heeft gezegd daar niet bang voor te zijn. Spreker zegt daar ook niet bang voor te zijn maar te denken dat het verstandig is juist te benadrukken dat we dit besluit nemen niet omdat de vierkante meters niet voldoende zouden zijn maar vanwege de specifieke kerneigenschappen van dit gebouw. Dat is voor mogelijke toekomstige aanvragers alvast richtinggevender inzake de precedentwerking als dat wordt opgenomen in het besluit. Het derde punt is aanleiding van dit raadsstuk. Waarom moet de Jenaplan school uitbreiden. Het komt door een soort stroom die je ziet aanzwellen, ZICHT besluit om de Swildensschool te sluiten. De leerlingen van die school verdelen zich over andere scholen en dan zie je dat Samenstroom tekort komt en zij hebben units nodig. Units worden dan na enig gehakketak toch maar betaald door ZICHT zelf. De Jenaplanschool is te klein en moet een verbouwing hebben en die wordt betaald door de gemeente. Normaal gesproken vervalt een schoolgebouw wat leeg komt te staan terug aan de gemeente. De gemeente zou dan afstand kunnen doen, huizen gaan bouwen of verhuren. Maar ZICHT zit nu in de Swildensschool. Voor de Lokale Realisten is dat aanleiding om te zeggen dat het kostenplaatje linksom bij de gemeente komt te liggen terwijl ZICHT een voordeel behaalt en dat brengt de fractie op een aantal vragen. Hoe lopen de geldstromen bij ZICHT? Is er sprake van democratisch toezicht bij deze organisatie? Hebben juridisch het recht op die dingen? Heeft de gemeente daar iets over te vertellen? Waarom is ZICHT niet verhuisd naar het gemeentehuis? Hier is plaats genoeg voor een kantoorinvulling. Het gaat tenslotte over management en niet over onderwijs. Het is nogal wat en het zou ook nog eens kunnen dat de Balkenendenorm daar in het geding is. de heer Vogels (Lokale Realisten) vraagt het college om de raad te dienen met een raadsinformatie avond waarin zij ingaan op die aspecten. Voor de Lokale Realisten is het niet helemaal duidelijk hoe het loopt en zij zijn benieuwd hoe het zit met deze organisatie.

De voorzitter vraagt of de heer Vogels (Lokale Realisten) vanavond wel tot besluitvorming over kan gaan.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt dat de fractie volledig instemt met het voorstel maar het gaat om de aanleiding van het voorstel.

Wethouder Bevers zegt dat alle schoolbesturen een autonome organisatie zijn met geldstromen tussen het Rijk en het onderwijs. De gemeente heeft verantwoordelijkheid voor de huisvesting in deze. Onderwijsachterstand beleid en VVE beleid zijn een aantal dingen die

door de gemeente gefinancierd worden. De rest is een stroom tussen het Rijk en het onderwijs. De Swildensschool heeft de bestemming school behouden. Dat is bewust gedaan.

De heer Vogels (Lokale Realisten) interrumpeert en zegt te begrijpen dat wethouder Bevers vragen gaat beantwoorden wat dan weer wedervragen van de zijde van de Lokale Realisten zal opwekken. Er ontstaat dan een discussie. De heer Vogels (Lokale Realisten) vraagt om dit tijdens een B&W info avond te bespreken. Hier staat gemeentehuis op het gebouw maar als wij eruit trekken wil dat niet zeggen dat het nog steeds een gemeentehuis is.

Wethouder Bevers zegt even publiekelijk te willen zeggen dat er geen enkele reden is voor enige verdachtmaking of dat er verkeerd wordt omgegaan met middelen. Overigens zal de wethouder de raad van informatie voorzien.

De voorzitter haalt de vraag van de heer Vogels (Lokale Realisten) aan om de specifieke reden voor het voorstel in het besluit op te nemen.

De heer Vogels (Lokale Realisten) geeft aan de notulen van deze vergadering daarin al leidend zijn.

De voorzitter geeft aan dat de vragen voldoende beantwoord zijn en dat de aanvulling terug te vinden is in de notulen van deze vergadering. Met name het specifiek karakter moet in het raadsbesluit worden toegevoegd. Op dit punt is een unanieme besluitvorming.

De raad besluit hierna overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders. De raad besluit om in het besluit expliciet op te nemen dat het krediet wordt verstrekt in verband met de specifieke eigenschappen van het gebouw om precedentwerking te voorkomen.

9. Bestemmingsplan Weerijs.

De heer van Hout (CDA) zegt te zien dat er tot 1 februari bezwaar ingediend kon worden. Vervolgens is er een zienswijze ingediend die na 1 februari binnenkomt waar op wordt gereageerd. Spreker zegt dat apart te vinden. Als we als gemeente gaan reageren op zienswijzen die na de periode ingediend worden dan zet dat ons wellicht ook op een verkeerd been. Voor de rest heeft spreker er inhoudelijk geen vragen over.

De heer Coopmans (Dorpspartij) Weerijs heeft nogal wat consternatie gegeven bij belanghebbenden. In het kader van transparantie en verantwoording aan de raad had hij verantwoording verwacht van het college. Het bevreemde spreker dat het als hamerstuk op de agenda stond. Het gaat hier over het verstrekken van een omgevingsvergunning zonder dat er een bestemmingsplan wijziging onder ligt. Als antwoord krijgt men dat het verkeerd geïnterpreteerd is. Dat zou kunnen, maar het bevreemd spreker want men heeft meer zaken gehad. We hebben Jessib gehad in Gemert-Bakel. Enkele maanden voordat dit initiatief er kwam te liggen heeft Dansschool Manders ook een initiatief neergelegd. Zij hadden zelfs een optie op grond daar liggen. Zij hebben uiteindelijk de optie af moeten geven omdat het niet in overeenstemming was met het bestemmingsplan. Twee maanden later dient iemand anders een initiatief in en dan wordt ineens het bestemmingsplan verkeerd geïnterpreteerd. Waarschijnlijk krijgen we als antwoord dat een dansschool iets anders is als een sport school. In de ogen van spreker is het exact hetzelfde. Als spreker dan ook ziet dat dans school Manders een dwangsom heeft gekregen van € 6.000,00 omdat zij daar in een pand dansles geven dan bevreemd spreker dit nog meer.

De voorzitter zegt dat dit een op zichzelf staande zaak is en daar wacht men het antwoord even op af.

De heer Coopmans (Dorpspartij) het volgende punt wat spreker bevreemd gaat over de parkeernorm. In het initiatief worden er 40 parkeerplaatsen aangedragen waar uiteindelijk blijkt dat het er 70 moeten zijn. Spreker heeft in het verleden wel eens meegemaakt dat om minder parkeerplaatsen en initiatief direct afgewezen werd. Hier zit men er 30 onder en wordt er akkoord gegeven. Spreker heeft hierop graag een reactie van het college. Hij hoort graag hoe dit allemaal gelopen is.

De heer Giebels (D66) Het was aanvankelijk een hamerstuk maar men heeft de laatste dagen nogal wat informatie binnengekregen waarom de fractie eigenlijk vindt dat dit toch besproken moet worden. Spreker wil zich beperken tot een zestal opmerkingen. Hij begint met de conclusie dat het geheel volgens zijn fractie absoluut geen schoonheidsprijs verdiend zoals hij eerder al heeft aangegeven. Aanvankelijk, vorige spreker heeft daar ook op geduid, waren er te weinig parkeerplaatsen en zou het niet door kunnen gaan. Er zijn zienswijzen ingediend en bezwaren ingediend. Een en ander is vertraagd. De bezwaarschriftencommissie heeft zich duidelijk uitgesproken. Wordt de vergunning ingetrokken en dan komt er toch

een grondtransactie met behoorlijk wat korting naar wat spreker heeft begrepen. Nu is er een bestemmingsplan wijziging in de raad. Al met al geeft het de fractie de indruk dat hier niet altijd even zorgvuldig is gehandeld. Niet alleen in de richting van derden maar misschien ook wel in de richting van de direct betrokkenen. Als de wethouder goede argumenten heeft zal de fractie D66 alsnog instemmen met de wijziging van het bestemmingsplan en het plan accorderen. Spreker herhaalt dat hij vindt dat dit geen schoonheidsprijs verdient.

De heer Faeles (OPA) de een wel de ander niet. Dat is naar de mening van de fractie meten met twee maten. Spreker vindt dat erg jammer. Men gaat het gebouw niet slopen dat begrijpt hij wel maar hij zegt het jammer te vinden dat het zo moet.

Wethouder Van Extel-van Katwijk zegt dat dit een onderwerp is wat diverse portefeuilles behelst. De wethouder zegt dat dit voorstel zeker geen schoonheidsprijs verdient. Daarover zegt zij eerlijk te willen zijn en anders had het hier in deze constructie niet gelegen. In 2013 heeft het college een besluit genomen om hier toestemming voor te geven. Nu blijkt naar aanleiding van bezwaren die gemaakt zijn ten bate van de parkeernorm en het beeldkwaliteitsplan en de zienswijzes door de bezwaarcommissies gegrond zijn verklaard, heeft men er als college naar gekeken en gezegd toch eraan mee te willen werken dat er een herziening van het bestemmingsplan moest gebeuren. Er blijkt een inschattingfout te zijn gemaakt in het kader van het bestemmingsplan en de parkeernorm. Dat wil men repareren in het kader van deze herziening. De heer van Hout (CDA) geeft aan dat er een bezwaar na 1 februari is. Dat is niet zo. Er is een pro forma bezwaar voor 1 februari ingediend en dat is naderhand aangevuld. De heer Coopmans (Dorpspartij) geeft aan het vreemd te vinden dat dit op de hamerstukken staat. De wethouder kan daar niets aan doen omdat de agendacommissie bepaalt hoe zaken op de agenda komen. Het stuk betreffende Manders laat spreekster aan haar buurman over. Zij is het niet eens met de opmerking, meten met twee maten. Het college vond dat men deze zaak op een nette manier moest oplossen en zij denken dat dit de juiste manier is om het op te lossen.

Wethouder Hoppezak zegt dit over te nemen vanuit de parate kennis die hem nog bijstaat en om adequaat te antwoorden op vragen die gesteld zijn. Daar waar het ging over de dwangsom die is opgelegd aan de betreffende dansschool had niks te maken met de wens om op een locatie te vestigen die nu uiteindelijk door de sportschool wordt bemenst. Het ging daar over de locatie waar men op dit moment dansonderwijs geeft en heeft ook geen enkel verband met die vraag. Dat verband moet men ook niet willen maken. Een toevoeging nog op de schoonheidsprijs die hier inderdaad niet is verdiend. Het blijkt hoe juridisch lastig dit allemaal is. de exercitie die men op dit moment maakt met betrekking tot de bedrijventerreinen en alle functies die op een bedrijventerrein zijn toegestaan, dat is in het verleden regelmatig gecommuniceerd met elkaar, dat in afwijking van eerdere aannames die door de gemeente werden gedaan, over wat is mogelijk op het bedrijven terrein we uiteindelijk op basis van een juridische casus er juridisch op gewezen zijn dat er veel meer mogelijk zou kunnen zijn dan wij voorstelden op dat moment. Op basis daarvan is toen een besluit genomen en is uiteindelijk toch gebleken dat nadien juridisch advies daarin gewoon toch een mindere was. Niet om daarmee de eigen organisatie tekort te doen omdat het een meervoudig advies was wat ook vooral door externen was opgesteld. Wij zijn ervoor verantwoordelijk, laat daar geen misverstand over bestaan, maar wel nadrukkelijk juridisch ons iedere keer geruggesteund geweten op basis van kennis waarvan je aan mag nemen dat deze juist is, maar achteraf gesteld moet worden dat die toch haken en ogen had.

Wethouder De Ruiter-van Hoof De transactie zoals die oorspronkelijk gedaan is door voormalig wethouder is gedaan volgens de geldende grondprijzen en het mandaat wat hij op dat moment had. De grond die nu extra nodig is om parkeerplaatsen te realiseren daar wordt onder andere nu de groenstrook voor ingezet in het bestemmingsplan om daar dingen mogelijk te maken. De onderhandelingen daarover lopen nog. Er is nog geen definitieve prijs bekend. De wethouder kan daarover nog niets zeggen. Het aantal parkeerplaatsen is ook nog niet ter sprake gekomen. Destijds zijn er 44 parkeerplaatsen vergund. Daar is bezwaar op gekomen maar er wel degelijk naar de onderbouwing gekeken van die 44 parkeerplaatsen op basis van ervaringscijfers die dezelfde sportschool in andere plaatsen hanteerde. Het college heeft op basis daarvan het besluit genomen. Het gebeurt wel vaker dat er afgeweken wordt. Soms ook niet. Iedere situatie is daarin anders. Bezwaarmakers hebben daarin gelijk gekregen en dat hebben we moeten herstellen. Dat is niet fijn gelopen. Het college heeft wel gekozen om daaraan mee te werken ook omdat men wil meewerken aan de initiatieven die er zijn bij ondernemers.

De voorzitter zegt kort samengevat, dat gene waar men in 2013 van dat het een goed besluit was is door de feiten iets achterhaald. Het vergt dan enige reparatie werkzaamheden die het maken tot een andere casus dan andere casussen.

De raad besluit hierna overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders.

10. Verhuizing Bibliotheek naar De Eendracht.

a. Extra budget t.b.v. verbouwing van De Eendracht.

b. Uitstel subsidiekorting bibliotheek.

De voorzitter vraagt de raadsleden om in hun beschouwing beide punten in een keer mee te nemen.

De heer van den Elsen (CDA) zegt eerst in te gaan op 10A en vervolgens kort op 10B.

10a, er wordt extra budget gevraagd voor de verbouwing van De Eendracht. Uiterlijk 1 juli 2015 moet volgens hetgeen wat voorligt volgens de planning moet bibliotheek De Lage Beemden haar deuren openen binnen vestiging De Eendracht. We zien dat begin februari 2015 is bij voortschrijdend inzicht het plan vastgesteld. Locatie van de bibliotheek binnen De Eendracht is op dat moment gewijzigd en zij is verplaatst naar de oost vleugel. Het CDA vindt dat een prima idee. Zo blijft er binnen de Eendracht genoeg ruimte voor de Knutselmolen en ook het biljart kan, weliswaar iets aangepast, daar gehuisvest blijven. Dit voortschrijdend inzicht had wel als resultaat dat er € 20.600,00 extra nodig is. Het CDA kan daarmee akkoord gaan, dienstverlening moet goed geregeld zijn en moet ook op peil gehouden kunnen worden.

10b, dit betreft uitstel subsidie korting bibliotheek De Lage Beemden. Het CDA heeft ook in eerdere vergadering al gezegd dat een goede dienstverlening van groot belang is. Als we deze subsidiekorting direct zouden invoeren zou mogelijk deze dienstverlening in het gedrang kunnen komen wat gevolgen zou hebben voor het personeel en de openingstijden. De fractie leest in het stuk bij uitstel subsidiekorting, daarnaast heeft het bestuur van De Eendracht enkele subsidie aanvragen gedaan bij verschillende fondsen wat mogelijk nog extra budget oplevert. Spreker zegt dat het voor hem niet helemaal helder was wat daarmee bedoeld wordt. Hij vraagt of de wethouder dit nader kan toelichten. Het CDA kan leven met het uitstel van de korting. De fractie is akkoord met het gedane voorstel.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt 10a, de fractie is het eens met de hogere kosten voor de verbouwing. De argumentatie is zojuist door vorige spreker gegeven. Wel een opmerking met betrekking tot de verwerking. Het extra bedrag wordt gedekt uit de algemene reserve die wordt aangevuld uit de vrij gevallen voorziening groot onderhoud schoolgebouwen. Dat staat er steeds bij. Het lijkt alsof die voorziening onuitputtelijk is want deze wordt steeds weer teruggehaald. Spreker vraagt hoeveel er nog in die voorziening zit en wanneer valt het vrij. Hoelang blijft men dit hebben dat men daaruit kan putten. Volgens spreker moet deze gewoon vrijvallen en dan spreekt men er niet mee over maar dat is een ander verhaal.

10b, ook daarmee is de fractie akkoord. Spreker zegt, we kunnen niet anders. Later verhuizen betekent later de subsidie korting. Ook daar punt 2, de dekking, heel merkwaardig. Spreker zegt dat hij het op een rijtje heeft gezet. Bij punt 8 de Jenaplanschool daar deden we het bij de boek de dekking, de € 20.600,00 die komt uit de algemene reserve en deze doen we uit de post onvoorzien terwijl het volgens spreker om drie dezelfde soort zaken gaat. Volgens spreker gebruik je de post onvoorzien als er een uitgave komt die niet voorzien was. Als er een begrotingspost is, en die heeft de gemeente, subsidies, en je hebt daar een tekort op dan heb je een begrotingsoverschrijding die wij faciliteren door als raad daarmee in te stemmen. Er is dan een begrotingsoverschrijding op dat punt. Als we elke begrotingsoverschrijding op een onderdeel uit de post onvoorzien gaan halen, dat is volgens spreker niet de bedoeling van het systeem. We stemmen in met het uitstel met het verzoek van de fractie om het te doen zoals het moet en ga niet zoeken en krampachtig doen. Dit is gewoon een overschrijding en daar stemt de fractie mee in.

Mevrouw Bevers - van Vijfeiken (Dorpspartij) dat de verbouwing van De Eendracht noodzakelijk is daarover was men het allemaal eens. We hadden daar een budget van € 150.000,00 voor uitgetrokken maar nu blijkt bij de aanbesteding dat dit niet voldoende is. Jammer maar men kan het beter nu goed doen en doelmatig verbouwen zodat De Eendracht en de bibliotheek snel vooruit kunnen. Daar hebben zij nu na jaren van praten en onduidelijkheid wel behoefte aan. Dat de verbouwing door plaatselijke ondernemers wordt gedaan vindt de Dorpspartij een pluspunt. Op punt a, de extra aanbesteding voor verbouwing van De Eendracht kan de Dorpspartij goedkeuring geven. Is er al bekend of de provincie dit ook goed-

keurt? Is hierover al duidelijkheid? Het uitstel van de subsidiekorting van de bibliotheek, door de jaren onderhandelingen waar de bibliotheek nu eindelijk zal komen wordt gevraagd om uitstel van de bezuinigingen voor de eerste helft van 2015. Dit om de dienstverlening optimaal te houden en te zorgen dat het personeel straks kan blijven. En om de verhuizing in goede banen te leiden zijn er ook mensen nodig zodat ze straks met een frisse start kunnen doorgaan. De Dorpspartij is voor dit voorstel en zij spreken de hoop uit dat het voor de tijdsplanning klaar is en dat de bibliotheek na de verhuizing een mooie plek voor de toekomst heeft.

De heer Giebels (D66) Het nieuwe bestuur van De Eendracht is nu zo'n anderhalf jaar bezig. In die periode is men er langzaam maar zeker achter gekomen dat het niet zo gemakkelijk is om een cultureel activiteitscentrum te runnen met de middelen die de gemeente daarvoor beschikbaar stelt. Het is heel interessant om dat te volgen. In de vergadering van oktober hebben we ook over dit punt vergaderd en heeft spreker onder andere opmerkingen gemaakt wat er gebeuren moest met de knutselmolen, met de senioren die daar een eigen biljartruimte hebben en ik heb, met anderen, een klemmende beroep op het college gedaan om rekening te houden met die mensen. Spreker is er heel positief over dat dit inmiddels gebeurt is. Spreker heeft toen ook opgemerkt dat hij zich afvroeg of het wel mogelijk was om allerlei grote activiteiten in De Eendracht te regelen zoals bijvoorbeeld de carnavalsavonden als daar alle, maar dan ook alle hoeken en gaten nodig zijn terwijl je ook een bibliotheek daarin vestigt. Er is nu een heel ander plan. De fantastisch mooie architectonische hoogstandjes heeft spreker destijds gezien. Die zijn behoorlijk aangepast. Spreker vindt het verstandig als men op een gegeven moment terug gaat naar raad en aangeeft te willen verbouwen, dat is het doel maar met deze middelen kunnen we dat niet doen. Er ligt nu een voorstel om er € 20.000,00 bij te doen. Spreker denkt dat men daar niet aan kan ontkomen. Het nieuwe bestuur en cultureel centrum de Eendracht verdient dat, zeker als de bibliotheek daar ook mee geholpen kan worden om een extra budget te krijgen. Dat de bibliotheek vervolgens een halfjaar langer moet wachten voordat zij echt kunnen verhuizen en op hun subsidie liever nog niet gekort kunnen worden begrijpt spreker. Van de andere kant moet hij in herinnering roepen dat van de drie grote culturele instellingen in Gemert, De Eendracht, de muziekschool en bibliotheek, muziekschool en bibliotheek hun subsidies in de afgelopen 10 tot 15 jaar hebben zien exploderen en de Eendracht niet. Dat blijft spreker stellen en dat blijkt nog steeds. Als dan de bibliotheek een beroep doet op de gemeente om de korting op de subsidie nog maar eens een half jaar uit te stellen kan spreker daarmee leven maar hij vindt eigenlijk langzaam maar zeker weinig reden meer voor. Spreker zegt ermee akkoord te gaan. Dit is een overgangssituatie maar op deze wijze korten, dat zijn opmerkingen die spreker krijgt van mensen uit sportverenigingen, dat willen wel meer verenigingen. Dit is namelijk geen echte korting. Of de Eendracht er echt mee opschiet dat de bibliotheek daar gevestigd wordt dat blijft de vraag. Niettemin, D66 gaat akkoord met beide onderdelen van het voorstel. Zij hebben dezelfde opmerkingen over de dekking als die door de Lokale Realisten geventileerd zijn. De fractie wenst nog steeds de gebruikers en het nieuwe bestuur heel veel succes met de bibliotheek ruimte en de andere ruimtes die op een heel andere manier nu ingevuld gaan worden. Spreker is positief over het voorstel en hoopt dat er veel succes geboekt wordt.

De heer Faeles (OPA) Of het besparing oplevert dat zal men in de toekomst af moeten wachten. OPA Gemert-Bakel vindt het belangrijk dat de bibliotheek goed ondergebracht wordt en aangepast wordt aan de moderne tijd en mogelijkheden. Dat er duidelijke afspraken met De Eendracht gemaakt worden. Daar bedoeld de fractie mee, een goede controle op de materialen die gebruikt worden door De Eendracht, dus zo min mogelijk gehuurde materialen. Ook afspraken met medewerkers van beide partijen, goed nakomen en controleren. OPA Gemert-Bakel gaat akkoord met extra budget voor De Eendracht en de begrotingswijziging. Betreffende 10b zegt spreker dat het zijn fractie logisch lijkt de korting in te laten gaan op het moment dat de verhuizing aan de kant is. De cliënten van de bibliotheek moeten niets merken van de verhuizing en dezelfde diensten krijgen aangeboden door de bibliotheek. De kosten zijn niet terug te draaien zonder in te boeten op service of men had sneller moeten zijn en er had moeten worden toegewerkt naar 1-1-2015. Dat is helaas niet gehaald. Dat men aanpassingen moet doen, het zij zo in het belang van onze inwoners.

De heer Mastenbroek (PvdA) Volgens het raadsbesluit 2 oktober hebben wij toentertijd gelezen op de brief die rond die tijd van de directeur van de bibliotheek is gekomen waarin werd gezegd het traject begint nu pas. In zoverre is toen ook gezegd dat het besluit wat prematuur was. Dat blijkt nu ook. Het grote verschil met toen is, dat er nu wel overeenstemming is met

alle gebruikers, ook de bibliotheek hierin betrokken. We hebben dat ook in de tekeningen kunnen zien. Spreker is bouwkundig niet onderlegd maar het lijkt er goed uit te zien. Het heeft ook voordelen zoals toentertijd door de heer Giebels (D66) werd gezegd. Het multifunctioneel gebruik van de foyer is nu toch wat gemakkelijker gebleven. De fractie kan er mee akkoord zijn. Zij hadden de overschrijding ook verwacht. Het tweede besluit is een logisch gevolg van het uitlopen van de voltooiing van de verbouwing. Het bedrag ad € 20.000,00 is akkoord bevonden door de PvdA. Qua dekking is spreker benieuwd naar het antwoord van de wethouder op de vragen van de heer Vogels (Lokale Realisten).

Wethouder Bevers zegt enkele opmerkingen te willen maken over de dienstverlening. De dienstverlening van de bibliotheek en De Eendracht neemt toe. Openingstijden worden verruimd. Dat is voor de inwoners alleen maar heel fijn. Men kan dan in de avonden en in de weekenden meer gebruik maken van de bibliotheek. Dat is een grote winst. De subsidie die is door de Eendracht aangevraagd als stichting. Zij moeten nog een aantal materialen aanschaffen die zij nodig hebben en daarvoor hebben zij een aantal fondsen aangeschreven. Het zal de komende tijd duidelijk worden of, en hoeveel daarvan binnen komt. Dat is puur van de stichting zelf. Als gemeente blijft men daarbuiten omdat men zelf ook geen subsidie kan aanvragen als overheid. Betreffende de dekking is het zo dat de voorziening onderhoud daar zit € 186.000,00 in die gaat vrij vallen. Dat gaat naar de algemene reserve en vanuit de algemene reserve wordt het bedrag ad € 20.600,00 betaald. Dat betekent dat het bedrag met € 20.600,00 verminderd wordt en dan vrijvalt naar de algemene reserve. Voor de bibliotheek € 20.000,00 is een post onvoorzien in de begroting. Dat was 220 dat kunt u ook bij de financiële rapportage zien.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt dat de wethouder eigenlijk bevestigt wat spreker heeft gezegd, maar dat is geen antwoord op de vraag. De wethouder legt nu uit hoe het is. Dat snapt spreker maar hij vindt dat het daar niet vanaf hoort te gaan want men heeft hier te maken met een begrotingspost subsidies. Die halen we niet. Men stelt met elkaar vast dat men dat niet haalt. De raad keurt formeel de begrotingsoverschrijding goed en dan is het dat. Als we elke begrotingspost die we overschrijden vervolgens uit een dekking uit de post onvoorzien gaan halen dat is niet de bedoeling volgens spreker.

Wethouder Bevers zegt dat de post onvoorzien bedoeld is om onvoorziene uitgaven te doen.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt onvoorziene uitgaven die niet in de begroting zijn opgenomen. Deze post is in de begroting opgenomen maar wordt overschreden. Dat is het wezenlijke verschil.

Wethouder Bevers zegt dat het geen post subsidie is uit de subsidie verordening van

De heer Vogels (Lokale Realisten) onderbreekt en zegt dat het wel een post subsidie is want de subsidiekorting op De Eendracht is ingeboekt, de gemeente geeft minder subsidie aan De Eendracht, nu geeft men meer subsidie aan De Eendracht dus is er een overschrijding van de subsidie uitgaven. Spreker zegt dat men het hierover niet eens hoeft te zijn. De wethouder begon uit te leggen hoe een en ander in elkaar steekt maar dat had spreker al begrepen.

Wethouder Bevers zegt dat dit een verbouwingssubsidie is.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt dat dit niet waar is. Hij spreekt over 10b. De subsidie van de bibliotheek die later ingaat. Het is een gewone subsidieregeling.

Wethouder Bevers zegt dat post 10b een dekkingsvoorstel van het college is. Als de raad daar een ander voorstel voor heeft dan houdt het college zich aanbevolen.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt dat het lijkt alsof hij aan het drammen is. Maar het is de zoveelste keer dat er een financiële dekking ligt die niet gebeurt zoals het zou moeten gebeuren. Spreker zegt daarop te blijven hameren en dat kan misschien vervelend zijn maar zeggen we niet gewoon, we halen het niet. Het lijkt alsof er elke keer iets bedacht moet worden waar halen we dit vandaan.

De voorzitter spreekt uit dat hij denkt dat het punt van de heer Vogels (Lokale Realisten) volstrekt helder is. De heer Vogels (Lokale Realisten) ziet het anders dan het in het voorstel van het college is opgenomen.

Wethouder Bevers zegt dat de provincie dit pas gaat beoordelen als er een raadsbesluit ligt. Dat is de gangbare zaak. Als de raad vandaag besloten heeft dan zal de provincie daar haar bevinding over geven.

De voorzitter op het punt van de dekking is er op onderdelen van de raad een verschil van gedachte met het voorstel wat het college gedaan heeft. Het is een iets ander voorstel als met betrekking tot de andere dekking die gedaan is. De voorzitter constateert dat zowel

agendapunt 10a als 10b een unaniem besluit is genomen. De raad stemt in met beide voorstellen.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt dat zijn fractie niet instemt met 10b punt 2. Hij vraagt hiervoor hoofdelijke stemming. Hij zegt niet de enige te zijn die hier tegen is en wil dit niet nogmaals doen.

De voorzitter gaat over tot hoofdelijke stemming met betrekking tot 10 b. Er zijn 19 stemmen uitgebracht. Er zijn 6 stemmen tegen en 13 stemmen voor. Beide punten zijn aangenomen maar wel met verschillende meerderheden.

De raad besluit hierna overeenkomstig de voorstellen van burgemeester en wethouders.

11. Recreatieve ontwikkeling Landgoed Nederheide.

Mevrouw van Dijk (CDA) als eerste wil zij de wethouder die hier heel veel energie in heeft gestoken complimenteren. We kunnen kritisch zijn op wat er in het verleden heeft gespeeld en dat zijn we ook. We zijn niet blij met de houding van de ondernemer de afgelopen jaren. Het plaatsen van hekwerk zonder af te stemmen en het heffen van entree zonder af te stemmen, zo willen we niet dat er gewerkt wordt in onze gemeente. Een ondernemer mag ondernemend zijn maar wel samen met de gemeente en niet voorlangs. Als de ondernemer er niet uit komt met de gemeente dan is de raad er ook nog en zij worden dan graag geïnformeerd door de ondernemer. Het CDA staat voor samenwerken en ook voor samen verder komen. We willen vooral vooruit kijken. Er ligt een mooi recreatiegebied met een fantastisch zwemstrand. Daarvan wil de fractie heel graag dat er veel mensen gebruik van kunnen maken. Met het voorliggende voorstel ziet de fractie wel kansen. De fractie heeft ook een aantal kanttekeningen of wensen tot aanvulling. Deze zitten met name in de formulering van de kaders en hier zijn we kritisch over want het zijn immers wel de besluiten waar we over praten. We vinden dat er nog te veel ruimte wordt gegeven. Als spreekster ze voor de voet afgaat, besluit 1, het kennismaken daarmee kan de fractie akkoord gaan. Punt 2 in te stemmen met entree heffen voor strandbad Nederheide vindt de fractie niet handig geformuleerd want zij stemmen niet in met entreeheffing voor Nederheide. De fractie stemt in met entreeheffing met uitzondering van kinderen tot 12 jaar en in zijn algemeenheid en de inwoners van Gemert-Bakel specifiek. De fractie ziet dit graag anders geformuleerd. Punt 3a, daar wil het CDA graag de toevoeging dat er ook gehandhaafd wordt. Dus niet alleen juridisch goed inregelen zodat er opgetreden kan worden maar ook optreden. Punt c is akkoord mits het de formulering van het CDA betreft en niet zoals het niet bij 2 verwoord staat. Punt d, daarmee is men het eens. Het is wel meteen een lastig punt want wat is dat dan, praktisch goed werken. Voor wie moet het praktisch goed werken, voor de ondernemer of voor onze inwoners. Het CDA stelt dan heel duidelijk onze inwoners. Niet bijvoorbeeld 1 x per jaar de kans om een abonnement op te halen, maar meerdere malen per jaar en laagdrempelig. Punt f, daar staat dat de exploitant het beheer en toezicht op zich neemt. De CDA fractie neemt aan dat het betekent dat hij ook financieel het beheer bekostigt.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt niet te gaan herhalen wat mevrouw van Dijk (CDA) gezegd heeft en ook niet wat in de commissie is gezegd over dit punt. Er kan gesteld worden dat alles wat in de commissie is gezegd wordt geacht onderdeel uit te maken van het besluit. Maar nu het besluit is aangepast door alle in de commissie gedane uitspraken op te nemen in het besluit moeten we toch kritisch zijn richting het besluit wat voorligt. Net als mevrouw van Dijk (CDA) heeft spreker daar een paar opmerkingen over. Kennismaken van prima. Entree heffing, helemaal eens met de woorden van mevrouw van Dijk (CDA). punt 3c, juridische borging van de door de ondernemer aangegeven wijze van entreeheffing, dat moet toch echt zijn juridische borging van de vrije toegang voor inwoners van Gemert-Bakel en voor kinderen tot 12 jaar. Het gaat niet over het borgen van de wijze van entreeheffing. Het gaat over het borgen van het feit dat het vrij blijft. Punt 3 a en b, denkt de fractie Lokale Realisten dat dit goed beschreven is. c heeft spreker genoemd, d en e daar heeft mevrouw van Dijk (CDA) al iets over gezegd. 3f, ook wat de Lokale Realisten betreft graag de opmerking dat de juridische borging dat de ondernemer/exploitant het beheer en toezicht van strandbad en omgeving op zich neemt. De fractie zou daar graag uitdrukkelijk opgenomen zien en voor zijn rekening neemt. Spreker zegt straks graag te horen wat er feitelijk wordt besloten. Punt h, een tijdsplanning waarin de realisatie van de toekomst wordt afgesproken. Gelet op de ervaringen in het verleden die geen garantie bieden voor de toekomst zeggen wij, die toekomstplannen, dat moet u borgen, die gaan pas in, ofwel al die wijzigingen gaan pas in na-

dat het juridisch geborgd is. Normaal gesproken zou je zeggen morgen aan de gang en we regelen het later wel. In dit geval draait spreker dat graag om. In de commissie heeft spreker nog iets gezegd over de strijdigheid van de huidige activiteit met het bestemmingsplan. Hij heeft het dan over de feesten en partijen. Dat wil niet zeggen dat de fractie daar tegen is maar dan zou dat ook opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan. Graag duidelijkheid daarover. Het bestemmingsplan komt nog ter sprake in de raad. Maar maak duidelijk of het wel of niet kan zodat er geen nieuwe discussie over ontstaat. In de commissie heeft spreker ook gezegd, en dat vindt hij niet terug in deze stukken, we staan hier onder voorwaarden toe dat er een ander verdienmodel komt voor de exploitant. De fractie denkt dat het goed is voor Gemert-Bakel en goed voor de exploitant. De fractie juicht deze ontwikkeling toe, maar bij een ander verdienmodel wil men wel dat de pachtsom tegen het licht wordt gehouden. Dat moet wezenlijk onderdeel uitmaken van de verdere procedure en men wil daar graag iets van terug horen. In de commissie heeft spreker begrepen dat de Dorpspartij heeft gezegd aanpassingen in de erfpacht overeenkomst ter goedkeuring aan de raad voorleggen. Dat is in de commissie zo besproken. Spreker vraagt of zij hier nog op terugkomen. Dat is ook een uitdrukkelijke wens van de Lokale Realisten.

De heer Coopmans (Dorpspartij) de ontwikkelingen op Nederheide hebben zich de laatste paar jaar laten lezen als een slecht boek. De fractie heeft de voorzichtige hoop dat het slot iets beter mag zijn. Voor ons ligt een visie aangaande de recreatieve mogelijkheden van Landgoed Nederheide. Wel moeten we weer tot onze spijt constateren dat de exploitant niet kan nalaten om gemeentebestuur, college en raad nog eens een keer na te trappen met de perikelen rond de entreeheffing. Dat getuigt in de ogen van spreker van zeer onprofessioneel en kinderachtig gedrag. De Dorpspartij zal zich niet verlagen tot dezelfde bewoordingen en zich slechts beperken tot de inhoud. Ook de Dorpspartij ziet net als de ondernemer een groot recreatief potentieel in Nederheide. De Dorpspartij kan de visie grotendeels ondersteunen. De exploitant vraagt in zijn visie ruimte om dit potentieel te kunnen ontsluiten en ontwikkelen door middel van een bestemmingsplanwijziging en aanpassing van de erfpacht overeenkomst. De Dorpspartij ziet ook de recreatieve mogelijkheden die er liggen en is bereid om hem deze ruimte te geven maar wel onder bepaalde voorwaarden. Voor wat betreft de toeristencamping kan de fractie akkoord gaan met de voorstellen zoals deze in de visie zijn vastgelegd. Ook wij denken dat de hedendaagse toerist meer is gesteld op comfort en daar ook meer voor wil betalen. Met het voorstel om te komen tot een zogenaamde glamping, meer luxe maar toch natuurbeleving denken wij dat de wensen van de hedendaagse toerist worden vervuld. Met daarnaast toch ruimte voor een trekkerscamping worden alle partijen hiermee voldoende bediend. Inspelen op wat de toerist behoeft voor voldoende flexibiliteit binnen een bestemmingsplan. Met de realisatie van de hotelaccommodatie wil men zich meer gaan richten op de verblijfsrecreatie. Dit krijgt ook onze volle ondersteuning want als Dorpspartij denken wij ook dat Gemert meer te bieden heeft dan alleen maar dagrecreatie. Voor wat het informatiecentrum betreft zijn de plannen te vaag. De discussie omtrent de verdeling van de kosten komt ons een beetje vreemd over omdat het huidige erfpacht contract hierin duidelijk genoeg is. Wij begrijpen dat een informatiecentrum an sich niet direct economisch renderend is. Alleen, is dat wel de bedoeling van een informatiecentrum? Het is toch het totaal aan diensten wat de recreatieve poort tezamen met de zwemplas te bieden heeft wat het renderend moet maken. Het is de aantrekkingskracht die maakt dat men daar wil vertoeven. Of iemand een kopje koffie wil gaan drinken, zwemmen, zonnebaden of informatie opdoen over onze mooie gemeente. Het geheel moet het economisch renderend maken en niet de informatievoorziening an sich. Het is zelfs zo dat de basis en oergedachte achter de recreatieve poort alleen informatievoorziening was en niet een of ander te duur pand wat daardoor nu niet rendeert. De Dorpspartij wil dat er concrete afspraken gemaakt gaan worden omtrent de realisatie van het informatiecentrum in het erfpacht contract. Permanente bewoning blijft zoals de visie aangeeft een belangrijk punt aandacht. Het is jammer dat het college geen prioritering wil geven aan handhaving op Nederheide. De Dorpspartij is hier duidelijk een andere mening toegedaan en zal daar in het agendapunt handhavingsnota op terug komen. Verder stelt de visie dat Nederheide onvoldoende medewerking ondervindt vanuit het gemeentehuis. Doordat er onvoldoende communicatie is als iemand zich in wil schrijven op Hutten 5 waardoor het moeilijker wordt om maatregelen te nemen voor Nederheide. Spreker heeft hiervan graag een reactie van de portefeuillehouder of dit werkelijk zo is en wat men hieraan denkt te gaan doen. Het probleem bij het strandbad is niet het tekort aan bezoekers maar het teveel aan bezoekers. In plaats van 750 bezoekers per dag hebben we er zelfs 4000 gehad bij mooi weer. De Dorpspartij begrijpt dat bij zulke

aantallen bezoekers het beheer en handhaving van de orde en gedragsregels hogere investeringen vergt in materialen en bemensing, dus ook hogere kosten. Wat de fractie niet begrijpt is dat méér bezoekers hier altijd is weggezet als een probleem en niet als een kans. De zinsnede in de visie dat er nagenoeg geen uitwisseling is tussen de horeca en het strandbad omdat bezoekers hun eigen eten en drinken meebrengen is in onze ogen een drogreden. Met iets meer fantasie denken wij dat het mogelijk moet zijn om die uitwisseling wel te realiseren en meer renderend te maken. Het niet renderen en de extra kosten voor beheer en handhaving maken het noodzakelijk om entree te heffen volgens de exploitant. Discussie hierover en de illegale entreeheffing van afgelopen jaar is ruim in de pers uitgemeten geweest. De Dorpspartij is in deze discussie altijd heel duidelijk geweest en achter de gemaakte afspraak met de inwoners blijven staan. Geen entree voor inwoners uit Gemert-Bakel. De Dorpspartij heeft altijd gepleit voor het heffen van parkeergelden voor geparkeerde auto's of zoals nu voorgesteld alleen entree voor bezoekers van buiten Gemert-Bakel. De entree moet de exploitatie sluitend gaan maken zodat alle beheers en handhavingstaken ten volle uitgevoerd kunnen worden. Alleen, is die onderbouwing niet op drijfzand gebaseerd. Is het niet een bom met een ingebouwd vertragsmechanisme? Op de vraag hoeveel bezoekers komen er van buiten Gemert-Bakel kan niemand een antwoord geven. Hoe kan men dan schrijven dat men de exploitatie met entreegelden sluitend kan maken als men niet weet hoeveel bezoekers er komen van buiten de gemeente. Hoeveel bezoekers van buiten de gemeente haken af als we entree gaan heffen en blijven weg. Zitten we hier dan volgend jaar weer met hetzelfde probleem en dezelfde vraag? Hoe gaan we dat betalen? Gaan we dan wel entree vragen aan onze inwoners als het nog niet renderend blijkt te zijn. Om dat uit te sluiten wil de Dorpspartij dat expliciet opgenomen wordt in het erfpacht contract dat voor een sluitende exploitatie slechts entreeheffing plaats mag vinden bij bezoekers van buiten Gemert-Bakel of via parkeergeld heffing. Verder moet niet alleen het abonnement gratis zijn voor onze inwoners maar ook het pasje zelf, niet dat men daar ook nog geld voor gaat vragen. Verder moeten de inwoners van Gemert-Bakel ten allen tijden een gratis pasje aan kunnen vragen en niet alleen op de momenten dat het de exploitant uitkomt anders is men straks nog genoodzaakt om een dag pasje of een abonnement te nemen want niet iedereen wordt in de maand mei of juni 13 jaar oud. Dat gaat door het jaar heen. Als raad kan men wel een wensenlijstje invullen maar als raad heeft men geen enkele zekerheid dat die wensen gehonoreerd gaan worden. Immers wij worden slechts geïnformeerd wat de uitkomst zal zijn van de gesprekken tussen de exploitant en de gemeente. De afgelopen twee jaar heeft de verantwoordelijk portefeuillehouder, de burgemeester in onze ogen onvoldoende kordaat gereageerd op illegale acties zoals de entreeheffing van het afgelopen jaar en het zoeken naar oplossingen. De Dorpspartij zal bovenop dit dossier blijven zitten. Als raadsleden zijn, en worden wij regelmatig aangeklampt met de vraag, jullie zorgen er toch wel voor dat de entree gratis blijft. Willen wij als politiek geloofwaardig blijven en onze inwoners niet van de politiek vervreemden dan is alleen op de hoogte gesteld worden van een definitief erfpacht contract voor de Dorpspartij niet voldoende. De Dorpspartij wil dat een definitief erfpacht contract ter goedkeuring aan de raad voorgelegd gaat worden. Spreker wil graag een reactie van de voorzitter of hij hiertoe bereid is.

De heer Giebels (D66) De vorige spreker gaf een uitvoerige reactie. Op vrijwel alle punten een terechte uitvoerige reactie. Op één punt denkt spreker dat het niet terecht is. Een jaar geleden kwam spreker in de raad en werd hij in diverse vergaderingen al dan niet besloten, geconfronteerd met het dossier Nederheide. Er ging geen enkel lichtje branden totdat het wat duidelijker werd waar het over ging en wat de problemen waren. Vanaf dat moment heeft D66 de opzet gekozen om pragmatisch in deze zaak te handelen. Pragmatisch omdat vrij snel duidelijk werd dat de gemeente hier bepaalde eisen had, bepaalde toezeggingen, bepaalde verwachtingen van de ondernemer en omgekeerd de ondernemer bepaalde toezeggingen, bepaalde eisen en bepaalde verwachtingen van de gemeente. Er lag dus een veld waar verantwoordelijkheden elkaar overlaptten en het was onmogelijk om tot een goede oplossing te komen als er niet echt gesproken werd met elkaar met kennisneming van argumentatie en met begrip voor elkaars problemen. De gemeente die officieel voor orde en veiligheid verantwoordelijk is maar dat voor een groot stuk aan de ondernemer had gedelegeerd als spreker het zo mag samenvatten. De ondernemer die vervolgens vaststelde, de getallen zijn zojuist weer ter tafel gekomen, dat er geen 500 of 1000 bezoekers kwamen maar duizenden waardoor het probleem van handhaving vrijwel onmogelijk werd. Er waren mogelijkheden voor nodig, er waren financiële middelen voor nodig en spreker is blij dat hij getuige heeft mogen zijn van het feit dat gemeente en ondernemer weer met elkaar in ge-

sprek zijn gegaan. Spreker zegt niet van mening te zijn dat de portefeuillehouder hier niet goed gehandeld heeft, spreker denkt juist dat hij wel heel goed gehandeld heeft. Ook een aantal ambtenaren zijn op de goede manier hiermee omgegaan toen er weer echt gesproken kon worden met elkaar. Wat we moeten gaan besluiten vanavond dat is een besluit in drie onderdelen. Kennisnemen van de toekomstvisie daar staan een aantal achtenswaardige dingen in betreffende de mogelijkheden van Nederheide. D66 is het met de vorige sprekers eens dat daar heel veel potentie is. Daar zegt men ja tegen. Punt 2, entree heffen voor strandbad Nederheide dat gaat de fractie niet iets te ver. Zij hadden daarbij gezet geconditioneerde entree heffing of op de wijze zoals aangegeven door mevrouw van Dijk (CDA). daar kan D66 ook mee leven. Zoals het in het voorstel staat dat moet aangepast worden. De kaders a tot en met h vast te stellen. Spreker zegt te niet te herhalen wat de vorige sprekers gezegd hebben. Hij zegt het daarmee eens te zijn. Natuurlijk moet er gehandhaafd worden straks waar sprake is van permanente bewoning. Natuurlijk moet de verstrekking van de gratis abonnementen voor onze eigen inwoners goed geborgd zijn. Punt g, toeristenbelasting wat goed geregeld moet zijn daarbij wil de heer Giebels opmerken dat als zijn informatie juist is, deze ondernemer een van de mensen is misschien wel de enige of een van de weinige die ervoor zorgt dat op het gebied van toeristenbelasting er behoorlijk wat binnenkomt elk jaar in Gemert. Spreker zegt zich te kunnen vergissen maar dat is de informatie die hij heeft gekregen. Een tijdsplanning is heel verstandig, maar eerst, en dat is terecht opgemerkt door de heer Vogels (Lokale Realisten) moet alles juridisch geborgd en geregeld zijn voordat er verder ontwikkeld wordt in de zin zoals de ondernemer dat wil. Spreker denkt dat er goed werk verricht is in het afgelopen jaar en als het boek heel veel bittere hoofdstukken heeft bevat dan zijn we nu getuige van het laatste hoofdstuk wat positief zal eindigen als men met elkaar in gesprek blijft. De pachtsom en de erfpacht overeenkomst daar kan men het nog eens over hebben. De heer Giebels is het eens met de vorige sprekers die zeggen we willen wel graag de erfpacht overeenkomst in de raad vast kunnen stellen. Spreker zegt heel positief te zijn over de pragmatische aanpak die in het laatste jaar gekozen is door het gemeentebestuur. Hij is ook heel positief over de insteek die de ondernemer heeft gekozen. Hij denkt dat dit soort samenwerking tot hele goede dingen gaat leiden op Nederheide.

De heer Faeles (OPA) de uitbreiding naar 180 chalets dat is voor risico van de ondernemer natuurlijk. De Glamping is voor de iets hogere inkomens en mensen die luxe willen en dat wil men ons laten geloven. Misschien is dat ook zo, maar OPA Gemert gelooft dat er nog steeds mensen met een kleine beurs zijn die met een tentje en gezin een vakantieplekje in eigen tent op prijs stellen. En ook tegen een redelijk te betalen prijs een leuke vakantie genieten. De te realiseren hotelkamers zijn nauw verbonden met de hotel chalets voor de verhuur, maar zijn die ook daadwerkelijk voor de verhuur of komen ze ook te koop. Dan is 10 hotelkamers niet rendabel maar dat ik ook ondernemersrisico, dus er moet na verloop van tijd een gebouw bijkomen voor meer hotelkamers. Ten eerste staan er duidelijke afspraken in de gezamenlijke notariële overeenkomsten tussen gemeente en ondernemer. Onder andere op pagina 12 van de overeenkomst artikel 10, de gebruiker zorgt ervoor dat er altijd sprake van openbaar en gratis toegang tot het contractgebied. Er mag geen entree prijs worden gevraagd aan bezoekers van het strandbad. De informatievoorziening en het parkeerterrein ook artikel 10 staat er ook in. Geen heffing. Het voorstel om alleen de inwoners van Gemert-Bakel gratis toegang te verlenen is voor OPA Gemert-Bakel niet acceptabel. Bezoekers van buiten ons mooie dorp die ons willen bezoeken om die te laten betalen, er staat duidelijk in de overeenkomst dat er geen verschil mag worden gemaakt. Als het toeristen zijn met overnachting in Gemert betalen ze al voor hun verblijf in de gemeente, toeristenbelasting. De ondernemer heeft alles in eigen hand wat ook de mogelijkheid bied om de prijzen ieder jaar aan te passen. De inwoners moeten pasfoto's laten maken kosten circa € 10,00 tot € 15,00 per persoon en misschien ook nog een vergoeding voor de aanmaak van een abonnement. Als de ondernemer de overeenkomst wil openbreken dan kan de verhuurder verpacht door de gemeente ook andere eisen stellen of kan er gekeken worden naar nog meer kandidaten. Aangaande omheining is dit in eerste instantie geplaatst zonder toestemming van de eigenaar of overleg. Ook dat staat in de notariële akte, artikel 11. De gemeenteraad heeft zich al meerdere keren uitgesproken tegen entree heffing.

De heer Mastenbroek (PvdA) Normaal geeft men een ondernemer de ruimte om te ondernemen. Als die kiest voor een ander verdienmodel dan sta je dat toe, uiteraard na toetsing aan de wettelijke voorschriften. Dit is wat specialer. We spreker hier over een soort partner waar we een erfpachtovereenkomst mee hebben. Daarmee is de raad wat meer aan bod. PvdA wil graag meedenken zeker omdat verdere ontwikkeling van toerisme en recreatie ook

bij de fractie een speerpunt is. De fractie kijkt niet in wrok om naar het verleden maar men kijkt er wel naar om, om eruit te leren. De fractie is blij met de integrale benadering. Het lijkt er op dat het gaat leiden tot het oplossen van een zwaar dossier. De PvdA is er blij mee. De ondernemer kan zich verder ontwikkelen en in de kaders zijn zaken meegenomen die ook de fractie belangrijk vindt. De fractie vindt het erg goed dat de opmerkingen die ter zake in de commissie gemaakt zijn nu integraal onderdeel van het besluit zijn geworden. Daar kan men verder mee. Spreker vraagt met betrekking tot opmerkingen vanuit CDA en Lokale Realisten betreffende besluit 2 en een aantal zaken uit de kaders, of dat gaat leiden tot het amenderen van de tekst. Graag zou spreker willen weten op welke tekst hij dan ja gaat zeggen. Binnen de kaders wil spreker nog kwijt evenals OPA dat het belangrijk is dat er ruimte blijft voor tentjes en normale caravans. Dat wordt nu ook in de kaders meegenomen, de fractie kan daarmee vooruit. Ook de Dorpspartij refereerde aan de handhaving van illegale bewoning. De fractie heeft de indruk dat de ondernemer van goede wil is. In de commissie heeft spreker daar ook het een en ander over gezegd. Zijn wij in staat om als gemeente ook meldingen te doen van inschrijving op dat adres want dan voorkomen we wellicht ook een aantal zaken en is het niet zo dat er plotseling stemkaarten op de Hutten worden bezorgd want dat kan niet. Er zouden geen mensen mogen wonen.

De voorzitter zegt dat er sprake is van een coproductie. De voorzitter begint met de opmerkingen die vanuit de fractie CDA gemaakt zijn gelijk aan het begin. Enerzijds kritisch zijn met betrekking tot de ondernemer, maar anderzijds vooruit kijken het is een mooi gebied. Los van het coalitieakkoord het toerisme en recreatie wat we een warm hart toedragen dan heb je daar mooie kansen in een mooi gebied. Er zijn een aantal kanttekening gemaakt. De voorzitter komt daar zo nog op terug. Hij zich willen aansluiten bij de opmerking die door de heer Mastenbroek (PvdA) gemaakt werd, geen wrok, niet terugkijken maar vooruitkijken. Spreker wil daar zelf ook zo mee omgaan. Het is een lastig dossier geweest. Er zijn heel wat discussies over gevoerd. Spreker zegt zijn ziel niet hier op tafel te willen leggen. Gebeurd is gebeurd en men hoopt nu tot een mooie oplossing te komen en verder te kunnen. Er zijn nogal wat kanttekeningen gemaakt maar spreker kan zich goed voorstellen dat ze leven. De eerste is kennismaken van de toekomstvisie en de aanvraag voor herziening van het bestemmingsplan waarvan u zegt dat het goed is dat het tot een integrale aanpak heeft geleid en dat biedt meer mogelijkheden ook hoe of het zich in de toekomst zou moeten ontwikkelen. Bij punt 2 is gezegd in te stemmen met de entree heffing voor strandbad Nederheide, daar is aan toegevoegd dat men het om zou moeten draaien. Niet instemmen met entreeheffing met uitzondering van. Dan draait men het om, kinderen tot 12 jaar gratis en inwoners van de gemeente ook gratis. Kijkend naar de kaders, er zijn een aantal dingen genoemd. Indertijd is gezegd dat in het tijdpad, we koersten op april besluitvorming in de raad. We zijn een maand voor op dat schema. Dat is een goede zaak omdat sommige onderdelen door gemeentebestuur en de ondernemer de wens hadden dat als er al maatregelen genomen zouden moeten worden met betrekking tot het nieuwe seizoen dat, deze voor die tijd gerealiseerd moeten worden. Spreker bedoelt hiermee het hek en de vrije wandelroute. Dan blijven er nog een aantal vragen over zoals die hier verwoord staan. Natuurlijk de juridische borging met betrekking tot de permanente bewoning, ze zijn allemaal ook genoemd. De bedoeling was juist om in februari de kaders op te halen bij uw raad. De kaders zijn opgehaald en hierin verwoord. De uitwerking daarvan zit hier nog niet in. Het is wel zaak om op korte termijn het overleg met de ondernemer voort te zetten. Dat is ook altijd de bedoeling geweest. De vraag is natuurlijk of je, als je hiermee instemt, of daarmee al iets is gedaan wat het toekomstig overleg wat met de ondernemer plaatsvindt doorkruist. Naar de mening van het college niet. De afspraken zullen toch gemaakt moeten worden, daaronder valt de erfpachtovereenkomst, daaronder valt de juridisch borging van een aantal onderdelen zoals hier genoemd.

Mevrouw van Dijk (CDA) interrumpeert en zegt tegen de voorzitter, u zei niet iets tussen neus en lippen door van dat het zomaar zou kunnen zijn dat er dingen gebeurd zijn in de tussentijd.

De voorzitter zegt dat hij bedoelde dat er op een aantal onderdelen wellicht op korte termijn maatregelen genomen zouden moeten worden bijvoorbeeld met het hekwerk. Het ging er juist om dat we nog tijd hebben om een aantal kaders die we hebben aangegeven om die verder invulling te geven. Dat is ook de bedoeling in het voorstel geweest, dat het hier nog niet waterdicht is maar dat het veel meer is, is deze richting de goede? Is het begaanbaar? Wat spreker van de zijde van de raad hoort is dat de integrale aanpak wordt toegejuicht. Er zijn op onderdelen vragen die moeten de nadere invulling gaan krijgen. Heel concreet zal het

bij de entree heffing waar je heel gemakkelijk kunt omdraaien en dan heb je een andere borging van hetzelfde probleem.

Wethouder De Ruiter-van Hoof vraagt in hoeverre de tekst zo kan blijven of dat er aanpassingen plaats moeten vinden.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt te denken dat hij de voorzitter in een richting hoorde gaan, we hebben nu zoveel reacties gekregen, we weten nu hoe we verder kunnen. Als u zegt met wat we nu gehoord hebben kunnen we verder gaan praten want misschien willen wij het wel zo maar de ondernemer niet. We hoeven dit besluit dan nu niet te nemen want dan komt u volgende maand terug met de aangepaste versie naar aanleiding van deze vergadering.

De voorzitter zegt dat helder is dat er een aantal punten zijn in het stuk die nog niet waterdicht zijn. Deze behoeven nog nadere uitwerking.

Mevrouw van Dijk (CDA) zegt dat er veel opmerkingen zijn gekomen. Het is de nadrukkelijke wens om de definitieve erfpachtovereenkomst te zien en goed te keuren voordat we doorgaan. Spreekster stelt voor om de dingen die zijn opgemerkt heel goed te borgen in de erfpachtovereenkomst daarover besluiten we dan met elkaar en dan kan men verder.

De heer Mastenbroek (PvdA) zegt dat het sluiten van een erfpachtovereenkomst een bevoegdheid is van het college. Gezien wat er zojuist aangescherpt en toegezegd is bij de kaders zullen we een aantal van die zaken in de erfpacht terug zien. Wilt u ons toezeggen dat alvorens de erfpachtovereenkomst verleden wordt dat de raad daar op zijn minst goedkeuring aan kan geven.

De voorzitter zegt dat in veel van de bijdragen dit ook te horen was. De erfpachtovereenkomst wil de raad zien voordat men überhaupt verder kan. Je kunt nu wel iets besluiten maar bij het eerste het beste onderdeel waarvan je zegt dat ligt toch anders zou opnieuw discussie ontstaan. De voorzitter stelt voor, gelet op de discussie nu, om even kort te schorsen zodat men hierover wat helderheid kan krijgen. De voorzitter wil niet verzanden in een kip of ei discussie, daarvoor is het te belangrijk. Hij schorst de vergadering enkele minuten.

De voorzitter hervat de vergadering en geeft het woord aan mevrouw van Dijk (CDA).

Mevrouw van Dijk (CDA) zoals u heeft kunnen beluisteren zit er een grote lijn in dat iedereen zoiets heeft dat het dossier tot een goed einde moet worden gebracht. Samen wil men positief meedenken maar men heeft ook veel kritische kanttekeningen laten horen. Als fracties is besloten om met betrekking tot dit agendapunt 1 te besluiten, 2 en 3 te laten vervallen maar alles wat hier gezegd is meegenomen gaat worden in een nieuw besluitpunt namelijk 4. Dat er een addendum gaat komen op de erfpachtovereenkomst en dat deze zo snel mogelijk ter goedkeuring voorgelegd wordt aan de raad met daarin nadrukkelijk verwerkt de wensen en de kaders zoals ze hier zijn uitgesproken door diverse fracties.

De voorzitter zegt dat er druk op de ketel is. Het college komt zo snel mogelijk terug bij de raad. De voorzitter vraagt of de raad kan instemmen met het door mevrouw van Dijk (CDA) gedane voorstel. Er is met betrekking tot landgoed Nederheide een besluit met daarbij nadrukkelijk vermeld dat het zo spoedig mogelijk een vervolg gaat krijgen.

De raad stelt het geamendeerde raadsbesluit unaniem vast, zoals door mevrouw van Dijk aangegeven.

12. Integrale handhavingsnota 2015-2018.

De heer Bankers (Lokale Realisten) Handhaving, waarom handhaven we eigenlijk? Ten eerste omdat we het wettelijk verplicht zijn en omdat we een veilig woon- en leefklimaat willen, veiligheidsrisico's willen voorkomen en het voorkomen van norm overtredingen. In principe dient overal op gehandhaafd te worden. Aangezien het handhavingsbudget te klein is en er niet voldoende capaciteit is om overal op te handhaven gaat de gemeente werken met prioriteringslijsten. Op sommige thema's is de capaciteit voldoende. Echter op de handhavingsthema's die door de OTSOP uitgevoerd worden is de capaciteit te laag. Deze thema's hebben betrekking op zaken die onder andere te maken hebben met het milieu. Dit capaciteitsprobleem denken wij op te lossen door een andere manier van controleren en wel door middel van een checklist gaan werken. Zo kunnen meer bedrijven gecontroleerd worden en krijgen we meer gegevens. Vandaar de motie over het uitvoeringsprogramma. De motie luidt als volgt:

Aan de voorzitter van de gemeenteraad om behandeling van de navolgende motie aan de raad voor te leggen. De raad van Gemert-Bakel in vergadering bijeen op 19 maart 2015

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders, 10 februari 2015 inzake de integrale handhavingsnota 2015 – 2018 agendapunt nummer 12, overwegende dat controleren op basis van checklist succesvol zal zijn en dat het controleren voor elkaar is in het kader van de handhaving. Het werken met checklist bij controle van bedrijven op milieu aspecten een snelle manier is waarbij er meer controles uitgevoerd worden. De integrale handhavingsnota 2015 – 2018 op pagina 10 aangeeft dat deze vorm van integrale handhaving voor de gemeente Gemert-Bakel haalbaar en toepasbaar wordt geacht, er echter nog niet op deze manier wordt gewerkt. Roept het college de burgemeester op om het werken met checklisten zo snel mogelijk in te voeren bij het controleren van bedrijven op milieuaspecten.

Tot zo ver de motie. Als we meer kunnen controleren krijgen we ook meer gegevens. Aangezien monitoring en rapportage belangrijk is en dat er uit de stukken blijkt dat er op dit gebied bij onze gemeente nogal wat te verbeteren is vinden wij dat hierop ingezet moet worden. We willen dan ook een betere monitoring en rapportage zodat we als raad inzicht krijgen waarop gecontroleerd wordt en wat de geconstateerde overtredingen zijn. Aan de hand van deze rapportage kunnen we dan onze prioriteiten vaststellen en of de controles en handhavingsacties wel het gewenste effect hebben. Ook kan men dan vaststellen waar de budgetten verkleind of opgehoogd moeten worden. Spreker zegt een voorbeeld te geven. Indien controles op illegaal crossen of illegale vuilstort in natuurgebieden niet het gewenste resultaat opleveren dan kunnen we beter inzetten op preventie. Zo zijn er nog meer handhavingsgebieden te noemen waar ook blijkt als je vaak de controles doet dat het dweilen is met de kraan open en het niet leidt tot het gewenste resultaat. Dan kan er misschien beter ingezet worden op preventie of andere maatregelen. Om de monitoring en rapportage te verbeteren komt de fractie met het volgende amendement.

Aan de voorzitter van de gemeenteraad verzoekt om het volgende amendement voor behandeling aan de raad voor te leggen. De raad van Gemert-Bakel in vergadering bijeen op 19 maart 2015 gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, 10 februari 2015 inzake de integrale handhavingsnota 2015 – 2018 agendapunt nummer 12, overwegende dat, de gemeenteraad de uitvoering van de door hen uitgezette kaders controleert en in dat verband inzicht wil hebben waarop gedurende het jaar wordt gecontroleerd en hoeveel overtredingen er zijn begaan. Op basis van dit inzicht de gemeenteraad inhoudelijk kan bijsturen en kan bijsturen waarop het budget voor handhaving wordt ingezet. Besluit het door burgemeester en wethouders hiervoor aangehaalde voorstel besluit, het eerste beslispunt als volgt te wijzigen. De raad besluit de integrale handhavingsnota 2015 -2018 vast te stellen onder het beding dat het college halfjaarlijks aan de gemeenteraad hierover rapporteert. Deze rapportage bevat in ieder geval het aantal controles per doelgebied, het aantal overtredingen per doelgebied, en de inhoud van deze overtredingen op hoofdlijnen.

De heer Meulenmeesters (CDA) zegt het stuk betreffende handhaving te hebben gezien. Er is in de commissie uitvoerig over gesproken. Immers handhaving is de basis van een democratie. De fractie vindt het heel belangrijk dat er goed en degelijk gehandhaafd wordt. Dan kom je vlug op prioriteiten en om deze uit te spreken is lastig want dat betekent dat je iets niet gaat doen of minder gaat doen. Je geeft dan ruimte aan iets anders. Zeker in het openbaar zeggen wat er wel en niet gedaan wordt geeft de mogelijkheid aan burgers om hun eigen conclusie te trekken. De mensen in het veld weten best waar zij mee bezig zijn. De gemeente heeft een kleine portemonnee maar men zou wel alles willen controleren. Dat is niet mogelijk en de fractie realiseert zich dat heel goed. In de commissie is aan de orde geweest dat we sommige dingen moeilijk kunnen controleren en moeilijk kunnen staven en dus maar niet doen. Dat heeft de fractie zorgen gebaard want dan zeg je eigenlijk we kunnen dit moeilijk handhaven dus doen we er maar niets aan. Het moet duidelijk zijn als je in overtreding bent dat je een controleur kunt verwachten en dat je vervolgens ook een sanctie kunt verwachten. Dan is het voor iedereen helder en spreker zegt het dan ook zuiver te vinden. Het kost altijd meer dan het oplevert, want het levert weinig op. In de democratie waar we leven moeten we wel zorgen dat iedereen gelijke kansen en gelijke rechten heeft. Het is wel belangrijk dat onze burgers zich veilig voelen en dat heeft in ieder geval prioriteit. Het gevoel van de burger is belangrijk bij prioriteit. Men moet de handhavers de ruimte geven om die dingen te doen die ze moeten doen waarvan zij zelf het gevoel hebben er iets mee te kunnen. Soms kan de gemeente hen aansporen dingen te doen die moeilijk te bewijzen zijn maar mensen moeten weten dat er gecontroleerd wordt. Vandaar dat de fractie de motie van de Lokale Realisten steunt. Zij geven aan dat de burger moet weten dat ze in de gaten worden gehouden, er moet gecheckt worden, dan denken ze erover na en vervolgens hoeft men minder te controleren. Dat moet dan het gevolg zijn.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) De integrale handhavingsnota 2015-2018 een pak papier dat gepresenteerd is aan de hand van een hele grondige risico analyse. An sich prachtig alleen komt daar het probleem om de hoek kijken van de capaciteit en de middelen die beschikbaar zijn voor de handhaving versus de benodigde capaciteit en middelen die voor al die risico's benodigd zouden zijn. In de commissie van 5 maart hebben alle partijen aandacht gevraagd voor 3 punten. Eén geen dubbel werk, dus datgene wat anderen handhavende instanties al doen dat moet men als gemeente niet nog eens over willen doen. Een andere wijze van controleren, dat raakt het voorstel van de heer Bankers (Lokale Realisten). Is het mogelijk dat controles niet op een klassieke wijze worden uitgevoerd maar kan het ook gemakkelijker. En ook, dat is drie, dat u creatiever kunt zijn met handhaven. Met creatiever bedoelt de fractie dat het college juiste prikkels kan inbouwen of ontmoedigend beleid kunt vaststellen zodat u niet een lading aan handhavers op pad hoeft te sturen maar dat u veel kunt afvangen in beleid en regels. Die drie punten had de Dorpspartij graag verwoord gezien in de memo zoals die gevraagd is in de commissie. Spreker heeft de memo bestudeerd en geconstateerd dat de drie punten slecht summier aan de orde komen. Dat wil zeggen, u blijft op het klassieke handhaverspad zitten en een beetje in een conservatieve stoel. Als voorbeeld noemt spreker, als je de snelheid op een doorgaande weg naar beneden wilt brengen dan kunt de politie langs sturen met een flitsapparaat maar u kunt er ook voor zorgen dat er een versmalling of een bochtje in de weg komt zodat u de reiziger ontmoedigt om daar nog zo hard te rijden. Dat kan op meer terreinen gelden dan alleen de verkeersveiligheid. Spreker doet een klemmend beroep op het college om deze gedachten mee te nemen in het traject wat u nu ingaat met de handhavingsnota. Los van de prioriteiten zoals u die heeft gesteld en waarvoor middelen en capaciteiten beschikbaar zijn. Onze betrokkenheid als raad hebben we getoond en die zetten we ook graag voort. We blijven graag op de hoogte met voortgangsrapportages en evaluaties over dit onderwerp zodat we ook de flexibiliteit houden om bij te kunnen sturen als dat nodig is. U heeft het de heer Coopmans (Dorpspartij) al horen zeggen bij het vorige agendapunt. De permanente bewoning op Nederheide en op andere parken in onze gemeente dat is de Dorpspartij een doorn in het oog. In de memo wordt aangegeven dat dit teveel middelen en teveel capaciteit kost. Spreker zegt er van overtuigd te zijn als het college met de juiste prikkels en met een ontmoedigend beleid op die stukken waarvan u vindt dat het niet moet plaatsvinden dat u heel veel kunt afvangen wat u niet meer hoeft in te zetten in uw handhavingstraject. Betreffende de motie en het amendement van de Lokale Realisten zegt de heer van Oort aan de hand van de motie over de checklist te bespeuren dat zij geen genoegen nemen met de beantwoording zoals die in de memo is gesteld. Daarin staat vermeld dat al zoveel als mogelijk gewerkt wordt met dergelijke checklists. De Lokale Realisten denken dat het nog meer kan. Spreker hoort hier graag van de portefeuillehouder nog antwoord op. Het amendement begrijpt spreker. Ook al staat in de nota vermeld dat u als college verplicht bent om de raad minstens tweemaal per jaar te informeren over de vorderingen op dit gebied dat hier nog een extra specificatie aan vast zit, zo moet spreker het lezen denkt hij, over wat er dan in de evaluatie moet komen te staan. Met het amendement kan de Dorpspartij leven. Inzake de motie wacht spreker op het antwoord van de portefeuillehouder.

De heer Giebels (D66) zegt dat de drie voorgaande sprekers hele goede opmerkingen gemaakt hebben. Hij is het eens met de motie en het amendement wat voorgesteld wordt. Hij stelt vast dat bij het integraal uitvoeringsprogramma niet minder dan 23 mensen betrokken geweest zijn. Spreker zegt niet te weten of mensen van Stadswacht in Helmond en van de OTSO in Eindhoven die hier ook allerlei zaken handhaven er ook bij staan. Er zijn heel veel mensen betrokken bij het handhaven van de regels die we in onze gemeente stellen. De opmerkingen die erover gemaakt zijn snijden allemaal hout. Het is belangrijk om regels die je stelt ook te handhaven. Neem de motie en het amendement ter harte evenals de overige opmerkingen. Spreker sluit zich aan bij de woorden van de vorige sprekers.

De heer Faeles (OPA) OPA Gemert-Bakel vindt de leefomgeving een belangrijk punt met onder andere dat zwerfafval tijdig wordt opgeruimd. Spreker heeft dit al meerdere malen aangegeven. Ook moeten afvalbakken tijdig leeg gemaakt worden. Mensen moeten het afval dat ze hebben in de bakken kunnen deponeren. Er moet dan ook plaats zijn in de afvalbakken anders beland het afval op de grond. Bepaalde plekken in Gemert vragen om meerdere ledigingen per week. Nu is het maximaal 2 maal. Spreker stelt voor dat te intensiveren. Misschien het mogelijk om dit te laten doen door mensen met een uitkering als tegenprestatie. Tevens wil de fractie bij iedere uitlaatplaats voor honden dat er een afvalbak geplaatst wordt en dat deze bak op tijd geledigd wordt. Graag ziet de fractie ook een goede handhaving bij

evenementen met name op geluidsoverlast. Ook vindt de fractie het belangrijk dat de leerplicht goed wordt nageleefd. Alcohol controle bij minderjarigen heeft prioriteit bij de fractie om de jeugd te behoeden voor latere beschadigingen. Handhaving op permanente bewoning moet gehandhaafd blijven, het heeft voor de fractie niet de hoogste prioriteit. Het is moeilijk te bewijzen. Laten we eerst ons dorp op orde brengen wat betreft zwerfafval en andere belangrijke zaken. We weten allemaal wet is wet maar we vinden ook allemaal zaken belangrijk.

De heer Mastenbroek (PvdA) Handhaving is niet direct een thema waarvan je zou zeggen dat ligt bij de PvdA. Toch heeft de fractie daar wel haar gedachte over. Dat heeft met name iets te maken met, wanneer stel je nu regels? Er wordt redelijk theoretisch ook bekeken, er is sprake van een risico inventarisatie. Er wordt ook gezegd je moet rekening houden met een hoge of lage kans op overtredingen en wat zijn daar de gevolgen dan van. Spreker vraagt zich af of je dan nog wel regels moet blijven stellen. Een aantal jaren geleden heeft men een hele exercitie gehad om te kijken of men tot minder regels kon komen en dat ook in relatie toentertijd met een APV. Een van de uitgangspunten was dingen die je niet kunt controleren moet je dat überhaupt wel willen. Spreker is het ook met de heer Meulenmeesters (CDA) eens als je ergens al op gaat schrijven dit en dit gaan we niet doen dan kan dat vanuit risico overweging echter het menselijk vlees is ook wel eens zwak. Spreker wil er voor pleiten om hoe dan ook altijd nog capaciteit over te houden om al is het maar steekproefsgewijs toch zaken te blijven controleren. Anders moeten we er niet aan beginnen en de regels aanpassen. Dat is de stellingname van de PvdA fractie. Met betrekking tot de motie heeft spreker dezelfde vraag die de heer van Oort MSc (Dorpspartij) ook al heeft gesteld. In uw memo lijkt het er op dat u die wijze van controleren al doet. Waar heeft de motie dan toegevoegde waarde. Daar hoort spreker graag uitspraak over. Het amendement leest spreker zoals de heer van Oort MSc (Dorpspartij) dat ook doet. Daar stelt u nadere regels over wat de rapportage in moet houden en daar kan de fractie PvdA mee leven. Naar aanleiding van het stuk is er een projectleider die, die op de Kanthoeve gaat inzetten. Graag had spreker een keer in een andere setting al dan niet vertrouwelijk wat meer informatie over wat we dan gaan doen gezien ook de problematiek die daar heerst en de stappen die in het verleden daar gezet zijn. Hij wil daarover in een andere setting graag een keer geïnformeerd worden.

De voorzitter zowel bij motie en amendement ziet spreker ondersteuning van het beleid zoals het college dat ook graag zou willen inzetten. Bij het amendement wordt gesproken over de halfjaarlijkse rapportage. De voorzitter denkt juist en zo is het ook in de commissie aan de orde gekomen dat we een inhaalslag hebben gepleegd. Het is een dik boekwerk geworden. Het is een theoretisch boekwerk geworden met diverse strategieën erin verwoord. De bedoeling was om zichtbaarder te maken wat je met je handhavingscapaciteit doet. Dat is een wens van het college en ook een wens van de raad. Als we daar komen tot een halfjaarlijkse rapportage en dat kan dan wil het college graag het ingediende amendement omarmen. Daar waar het de motie betreft, de spoedig mogelijke invoer van de checklist, in de nota zelf op bladzijde 10 staat dat men meer voor elkaar wil controleren op basis van een checklist. Dan kom je meer tot een integrale vorm van handhaving en die wordt voor onze gemeente haalbaar en toepasbaar geacht. We werken nog niet in voldoende mate zo. We willen dit verder invoeren en ook daarover de raad nader informeren. De winst van de nieuwe opzet die nu gekozen is, is hopelijk om het handhavingsbeleid toetsbaarder te maken. Waar ga je, je capaciteit op inzetten? Dat weet je aan de voorkant. In de middelste rapportage kun je zien wat daarvan terecht is gekomen, maar ook als er ineens zich situaties voordoen die onvoorzien zijn, die ernstig zijn dan kun je niet zeggen dat het in de weging niet is meegenomen daar moet onmiddellijk wel wat gebeuren. Er is ook aangegeven dat de portemonnee niet al te groot is. Dan moet je flexibiliteit hebben om daarin te schuiven op dat moment, maar het moet wel in de rapportages terug komen wat er met de capaciteit gebeurd is. Langs die lijn zouden we graag met elkaar stappen willen zetten in het hele handhavingsbeleid. Spreker komt dan bij de handhavingsnota zelf. Er werd gezegd dat de memo wel wat reactiefs /conservatiefs heeft. Dat heeft hij ook maar in de nota zelf is nadrukkelijk gezegd dat er een preventie strategie is. Je hebt een handhavingsstrategie maar dat is een strategie die je pas toe zou moeten passen als je ook de preventie strategie hebt toegepast. Met andere woorden daar waar je het kunt voorkomen om te handhaven zal je dat moeten doen. Dat middels regels, dat kan misschien wel zonder regels dat je iets helemaal vrij laat. Ook langs die lijn zou gewerkt moeten worden en spreker is het volstrekt eens met de heer van Oort MSc (Dorpspartij) die dat gezegd heeft. Er zijn meerdere mogelijkheden en handhaving is wel de duurste. Als je kunt voorkomen dat alles middels handhaving moet gebeuren dan

heeft dat grote voordelen. Preventie, andere maatregelen ook daar hoopt spreker de discussie te kunnen voortzetten. Het gevoel van de burger is belangrijk. Permanente bewoning is een doorn in het oog die door meerdere genoemd is. Het is een lastig onderwerp. We zijn er niet net mee begonnen, het speelt al langer. Je moet oppassen als je aan de ene kant al acties hebt ondernomen en je laat het even op zijn beloop dat je weer in dezelfde situatie terugvalt. Dat zou niet moeten gebeuren. Op dat punt zou de discussie op een andere plek voortgezet moeten worden zoals de heer Mastenbroek (PvdA) voorstelde. Dat volgaarne, je komt dan ook weer bij de kleine portemonnee en als het veel kost, je zult keuzes moeten maken. De voorzitter sluit niet uit dat het college dan nog een keer terug komt bij de raad met de constatering dat het budget te klein is. We hebben dan wel met zijn allen dezelfde informatie en op basis van die informatie kun je besluiten of het echt te weinig is of kun je andere prioriteiten stellen. Kun je sommige dingen even wat minder doen andere wat meer. Langs die lijn zou men tot gezamenlijke invulling van het handhavingsbeleid moeten komen. Er zijn een aantal zaken genoemd, één daarvan wil de voorzitter expliciet noemen, schrijf nooit op dat je niet controleert. Hij hoopt dat in voldoende mate te hebben verwoord in als ineens zich iets aandient dan ga je dus handhaven. Daar zit het in, het heeft met intensiteit te maken maar het kan nooit zo zijn dat dingen geheel op zijn beloop gelaten worden.

De heer Meulenmeesters (CDA) zegt veel positiefs te hebben gehoord. Wat hij echt positief vindt is dat op het moment dat men iets niet kan controleren dat men dan de regel ook afschaft. We willen wat regels afschaffen en volgens spreker zitten er in dit dossier behoorlijk wat regels waar nooit iemand iets mee doet. Die kan men misschien afschaffen, daar moet naar gekeken worden. Overigens steunt de fractie de motie en het amendement.

De heer Bankers (Lokale Realisten) Uit de beantwoording van de burgemeester te horen neemt hij de motie over, wat hem dan overbodig maakt. Het amendement wil de fractie wel handhaven. Door halfjaarlijkse rapportage te krijgen willen we als raad inzetten op bepaalde maatregelen bijvoorbeeld zaken die echt niet te handhaven zijn of teveel handavingsgeld kosten. Sommige zaken misschien hogere boetes opleggen, op andere zaken misschien preventie. We kunnen dit pas allemaal besluiten als we echt meer inzicht krijgen in waar de overtredingen zitten en hoe zwaar deze zijn.

De heer Giebels (D66) zegt nog één aanvulling te hebben. De raad krijgt op regelmatige basis rapportage betreffende handhaving als het goed is. Spreker zegt daar ook de reacties van de bevolking bij te willen betrekken. Als mensen meldingen maken over bepaalde zaken en men is tevreden of ontevreden of het duurt te lang voordat er ingegrepen wordt of geconstateerd wordt wat er niet in orde is. Spreker wil ook in de rapportage duidelijk te zien krijgen wat de bevolking die melding gemaakt heeft vindt van de wijze waarop de gemeente omgaat met de handhaving en omgaat met meldingen. Spreker vindt dat heel erg belangrijk en hecht eraan om dat erbij op te nemen.

De heer Mastenbroek (PvdA) zegt te nuanceren wat de heer Bankers (Lokale Realisten) zegt. Het gaat de PvdA niet om boetes en het verhogen van de boetes. Zelf heeft spreker niets gezegd over de € 25.000,00 die in het uitvoeringsprogramma staan waarvan hij nu al durft te voorspellen dat de gemeente die nooit binnen gaat halen. Voor de PvdA is dat ook geen doel.

De voorzitter het voorstel wat de raad heeft bereikt heeft de instemming van de raad met dien verstande dat het ingediende amendement van de Lokale Realisten met algemene stemmen is overgenomen. De motie is door de heer Bankers (Lokale Realisten) als overbodig aangemerkt. Dat neemt niet weg dat het college van inhoud kennis heeft genomen en daar graag invulling aan geeft en er nader bij de raad op terugkomt.

De raad amendeert het eerste beslispunt (aanvulling rapportage), beslispunt 2 wordt conform voorstel overgenomen.

13.VRBZO Toekomstvisie brandweezorg, dekkingsplan en 1^e begrotingswijziging 2015.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) zegt verheugd te zijn, niet met het voorstel maar wel met het feit dat wij het amendement, de motie en de zienswijze niet alleen namens de indieners die op papier staan kunnen indienen, CDA en Dorpspartij maar ook namens alle andere fracties in deze raad vertegenwoordigd. Spreker leest het amendement voor. Aan de voorzitter van de gemeenteraad verzoek om het volgende amendement aan de raad voor te leggen. De raad van de gemeente Gemert-Bakel in vergadering bijeen op 19 maart 2015 gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 februari 2015 inzake toekomstvisie brandweezorg, eerste begrotingswijziging 2015 en dekkingsplan 2014 veiligheidsregio Bra-

bant Zuid Oost besluit, het door burgemeester en wethouders hiervoor aangehaalde besluit als volgt te wijzigen. De beslispunten 1 en 2 als geheel te laten vervallen. In plaats daarvan de beslispunten als volgt te formuleren: de raad van de gemeente Gemert-Bakel, één houdt het besluit over de toekomstvisie brandweezorg eerste begrotingswijziging VRBZO 2015 en dekkingsplan 2014 aan tot de raadsvergadering van 30 april 2015. Twee stelt de geamendeerde zienswijze van de raad vast.

De motie brandweezorg, dekkingsplan en 1^e begrotingswijziging 2015, verzoek om de navolgende motie voor behandeling aan de raad voor te leggen. De raad van de gemeente Gemert-Bakel in vergadering bijeen op 19 maart 2015 gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 februari 2015 inzake toekomstvisie brandweezorg, eerste begrotingswijziging 2015 en dekkingsplan 2014 veiligheidsregio Brabant Zuid Oost overwegende dat de huidige invulling van de bezuinigingsvoorstellen op weinig draagvlak kunnen rekenen bij de vrijwilligers in Gemert-Bakel. Vrijwilligers het fundament vormen van de brandweerorganisatie, er in het voorstel bezuinigd wordt op de voertuigen en bijbehorende vrijwilligers, de overige vrijwilligers zwaarder belast zullen worden doordat de tweede tankauto spuiten worden geschrapt en de vrijwilligers vaker zullen moeten uitrukken om elders assistentie te verlenen. De voorgenomen lagere bezetting van de tankauto spuiten en hulpverleningsvoertuigen erin resulteert dat er meer vrijwilligers per voertuig in aanmerking komen, de motivatie van de vrijwilligers afneemt omdat zij te maken krijgen met een zwaardere belasting aan de ene kant en bezuinigingen op hun middelen aan de andere kant, de motivatie van de vrijwilligers absoluut in stand gehouden dient te worden. Als de vrijwilligers stoppen met hun werkzaamheden het alternatief het inhuren van beroepskrachten is en dit alternatief vele malen duurder is dan het opleiden van de vrijwilligers. Op dit moment de brandweer gebruik moet maken van elders afgedankt materiaal. De directeur van de veiligheidsregio Brabant Zuid Oost de heer Rob Brons de mening zou zijn toegedaan dat de bezuinigingsvoorstellen niet in beton gegoten zijn. Spreekt uit dat: Burgemeester van Zomeren de opdracht krijgt om samen met een vertegenwoordiging van het plaatselijke korps in gesprek te gaan met de directeur van de veiligheidsregio Brabant Zuid Oost. Er in dit gesprek gekeken wordt naar alternatieve bezuinigingsopties waarbij de veiligheid geborgd blijft. Tijdens het gesprek in ieder geval de volgende onderwerpen besproken worden, de belasting van de vrijwilligers, alternatieve bezuinigingsideeën, de oplossing voor de werkdruk van de vrijwilligers en voorradig materiaal van goede kwaliteit. Een afvaardiging van de raad als toehoorder bij dit gesprek aanwezig is. Het gesprek op korte termijn moet plaatsvinden en de schriftelijke verslaglegging van dit gesprek voor de eerst volgende raadsvergadering naar de raad moet zijn gecommuniceerd. En gaat over tot de orde van de dag.

Tot slot de inhoud van de zienswijze. Geachte heer Van Gijzel, U heeft ons de mogelijkheid geboden onze zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van de eindrapportage toekomstvisie brandweezorg, de eerste begrotingswijziging 2015 en het dekkingsplan 2014 van de veiligheidsregio Brabant Zuid Oost. Wij hebben in onze vergadering van 19 maart 2015 besloten om nog niet met instemming kennis te nemen van de eindrapportage toekomstvisie brandweezorg, en de daaraan gerelateerde eerste begrotingswijziging 2015 van de VRBZO. Deze beslissing houden wij aan tot de raadsvergadering van 30 april 2015. In het voorliggende voorstel wordt bezuinigd op voertuigen en vrijwilligers. Vrijwilligers vormen het fundament, het hart en ziel van de brandweerorganisatie. Door het schrappen van voertuigen en vrijwilligers worden de overige vrijwilligers zwaarder belast temeer omdat zij vaker zullen moeten uitrukken om elders assistentie te gaan verlenen. Deze zwaardere belasting aan de ene kant en de bezuiniging op materiaal aan de andere kant resulteert ons inziens in een afname van de motivatie bij de vrijwilligers. Dit terwijl voor de belangrijke functie die zij vervullen de motivatie essentieel is. Het alternatief van inhuur van beroepskrachten is geen optie gezien de kosten die eraan verbonden zijn. Training van vrijwilligers is vele malen goedkoper dan dit alternatief. We hebben onze burgemeester de heer Van Zomeren de opdracht gegeven om met een vertegenwoordiging van het plaatselijke korps op korte termijn in gesprek te gaan met de directeur van de veiligheidsregio Brabant Zuid Oost, de heer Brons. Tijdens dit gesprek zullen in ieder geval de volgende onderwerpen besproken worden. Belasting vrijwilligers, alternatieve bezuinigingsideeën, oplossing werkdruk vrijwilligers en voorradig materieel van goede kwaliteit. Tegelijkertijd geven wij aan dat wij niet tegen bezuinigingen op de veiligheidsregio Brabant Zuid Oost zijn maar wel op de voorgesteld invulling van de bezuinigingen op het onderdeel brandweer. Hoogachtend, de raad van Gemert-Bakel, de griffier en de voorzitter.

De heer van den Elsen (CDA) aan de orde is de toekomstvisie brandweezorg, 1^e begrotingswijziging VRBZO 2015 en dekkingsplan 2014. Tijdens de laatste commissievergadering algemene zaken bleek al dat dit een zeer beladen en ook betrokken onderwerp is. Vertegenwoordigers en vrijwilligers van de lokale brandweer zaten op de publieke tribune. Voor de CDA fractie was dit een aanleiding om met hen in gesprek te gaan. Dit was naar de mening van de fractie een prettig gesprek over serieuze onderwerpen. Het leverde veel duidelijkheid op over hoe de vrijwilligers ten opzichte van die toekomstvisie staan. Als we kijken naar de huidige bezuinigingsvoorstellen dan zien wij dat deze op weinig draagvlak kunnen rekenen. Zoals in de motie en de zienswijze te lezen is vrijwilligers zijn het hart en de ziel van deze brandweerorganisatie en uitgerekend in de voorstellen wordt er bezuinigd op voertuigen en de bijbehorende vrijwilligers. Dat heeft flinke gevolgen. Door het schrappen van onder andere de tweede tankauto spuit en een HV voertuig worden de overgebleven vrijwilligers zwaarder belast. In de motie wordt daar ook nader op ingegaan. Zij zullen vaak moeten uitrukken ook om elders de benodigde assistentie te verlenen. Het kan bijna niet anders dan dat dit leidt tot een afname van de motivatie. Juist voor deze mensen die zo'n belangrijke taak verrichten is motivatie essentieel. De heer van Oort MSc (Dorpspartij) haalde het zojuist aan en het is ook al verwoord het inhuren van beroepskrachten om vrijwilligers is geen optie, deze is vele malen duurder dan het opleiden van de vrijwilligers. Wij zijn niet de enigen die heel veel moeite hebben met de bezuinigingen op de brandweer. Zo konden wij afgelopen woensdag in het Eindhovens Dagblad het volgende artikel lezen, OR mist visie bij bezuinigingen brandweer. Daarin staat dat de OR van de VRBZO kort gezegd gehakt maakt van de bezuinigingsplannen die voorliggen. Ze misten weinig visie, de visie kwam niet democratisch tot stand en wat we verder in de afgelopen weken in de media hebben kunnen horen is dat verschillende gemeenten er grote bezwaren tegen hebben. Daarom heeft de CDA fractie er van harte aan meegewerkt om een gezamenlijk raadsbrede motie op te stellen en het amendement waarmee we moeten kijken naar alternatieve bezuinigingsopties. Het zal u dan ook niet verbazen dat wij deze moties en het amendement van harte zullen steunen om onze burgemeester de opdracht te geven om samen met een vertegenwoordiging van de plaatselijke brandweer het gesprek aan te gaan met de directeur van de veiligheidsregio. De fractie ziet de resultaten daarvan graag tegemoet.

De heer Vogels (Lokale Realisten) Het feit dat de fractie mede indiener is daar mag men uit opmaken dat de fractie het er volledig mee eens is. De heer van Oort MSc (Dorpspartij) heeft het uitstekend verwoord. Spreker heeft hier niets aan toe te voegen.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) wil toch nog even aandacht vragen voor het feit dat men dit soort operaties die al gevoelig liggen, dat het ontzettend belangrijk is om de communicatie met degene die het betreft, in dit geval met name de vrijwilligers binnen de brandweerorganisatie om hen actief op te zoeken. De Dorpspartij heeft dat gedaan. Men heeft gesproken met de vrijwilligers uit Gemert, Bakel en De Rips. Spreker denkt dat een manier is die men veel vaker zou moeten onderkennen als het echte veldwerk van een raadslid. Hij komt nog even terug op het artikel wat de heer van den Elsen (CDA) ook al aanhaalde. Daar stond ook nog een passage van de gemeenteraad van Eindhoven. De gemeenteraad van Eindhoven zei eigenlijk ja, dat is leuk dat wij gevraagd worden om ook nog iets te zeggen over dit voorstel maar had u ons niet op een andere wijze intensiever kunnen betrekken. De grondslag natuurlijk ligt daarvoor in de gemeenschappelijke regeling van de VRBZO zelf. Daarin staat nu dat bij begrotingswijzigingen de 21 raden in Brabant Zuid Oost enkel hun gevoelens gehoord moet worden en dat is het. Daar kunt u dan mee op pad. Spreker zou graag in overweging mee willen geven om los van dit punt wat nu aan de orde is om in het vervolg traject ook aandacht te hebben voor die passage in de gemeenschappelijke regeling of we kunnen komen tot een wat meer democratischer traject, dat wil zeggen wellicht zelfs met een instemming van alle raden. Spreker denkt dat de motie en amendement duidelijk zijn en hij is blij met de instemming van de hele raad.

De heer Giebels (D66) Zowel de heer van den Elsen (CDA) als de heer van Oort MSc (Dorpspartij) hebben gerefereerd aan het artikel in het Eindhovens Dagblad van de ondernemingsraad van de brandweer en de laatste opmerking van de heer van Oort MSc (Dorpspartij) om te kijken of het wat democratischer gemaakt kan worden zijn spreker uit het hart gegrepen. Spreker is het daar volledig mee eens. Het gaat over de brandveiligheid, we moeten bezuinigen en de vrijwilligers hebben aan de bel getrokken. U krijgt de opdracht van de raad om te gaan praten, te gaan onderhandelen. D66 is net als de andere fracties gevraagd om motie en amendement te steunen en zij doen dit graag en van harte.

De heer Faeles (OPA) Brandweezorg. Helaas er wordt steeds meer bezuinigd op brandweer en politie door de overheid. En elke keer wordt geroepen de veiligheid is geborgd. Ondanks dat de mensen hun baan verliezen blijft het toch gewoon veilig. Nu ook bij de brandweer, één wagen inleveren en we roepen maar dat we beter af zijn in een grotere organisatie voor vervanging van brandweermaterieel, het kost ons geen geld maar wel een stuk veiligheid. We zien het gebeuren dat we een brandweerpost in moeten leveren. Voordeel voor het bestuur, geen vervanging van materiaal. 21 gemeentes bezuinigen er lustig op los met de kreet, de veiligheid is geborgd. Wij willen graag 2 raadsleden als luisteraar aan de onderhandelingsstafel hebben. Spreker refereert terug naar de onderhandelingen met MRE en SRE. De fractie vindt het belangrijk.

De heer Mastenbroek (PvdA) zegt kort toe te lichten waarom de fractie PvdA met de motie en het amendement meegaat. Hij wil meteen iets rechtzetten wat hij vorige keer in de commissie geroepen heeft. In de commissie is spreker er van uit gegaan dat wat u schreef dat, dat waarheid is. Op het derde blad van uw stuk schrijft u dat de toekomstvisie in breed overleg was opgesteld. Goed onderbouwd. Dat het was opgesteld door een bestuurlijke werkgroep, de ondernemersraad en het management. Dat vragen en opmerkingen die naar voren gekomen waren uit die consultatierondes in de aanbestedingsbrief verwerkt waren en op een aantal punten geleid hadden tot aanpassingen van de toekomst visie. Dat leidde spreker tot de conclusie dat de ondernemersraad het daar mee eens was. Spreker heeft toen gezegd dat het wel eens meer gebeurt dat een OR en de werkvloer niet exact op dezelfde lijn zitten. Spreker wil bij deze zijn excuses aanbieden aan de OR. Spreker leest in de krant dat datgene wat hier staat in ieder geval nooit zo bedoeld kan zijn dan wel onwaar is. spreker zegt het laatste niet te hopen omdat hij aanneemt dat hij als raadslid goed geïnformeerd wordt. Spreker vraagt in de toekomst aandacht voor de formulering van dit soort regels omdat dit voor de PvdA fractie een heel belangrijk punt was. Daar waar de OR het ermee eens was vond spreker het vreemd dat mensen kwamen inspreken. Nu is de achtergrond een heel stuk duidelijker en dat heeft ertoe geleid dat de PvdA volledig unaniem wil zijn in de oproep temeer ook omdat in antwoorden die de veiligheidsregio zelf heeft gegeven op commissievragen van 25 februari, wel kan voor de eerste tankauto spuit een groter aantal vrijwilliger worden aangeduid zodanig dat de belasting voor allen doenlijk is. Ook die belasting vraagt maatwerk omdat de belastbaarheid per vrijwilliger sterk verschilt. Met name dit biedt nu juist de ruimte die u namens ons maar moet gaan bevechten. Overigens zal dit niet inhouden dat spreker volgende keer vóór het voorstel zal stemmen. Spreker zegt het altijd een slecht voorstel te hebben gevonden en de fractie kan het niet uitleggen aan de burgers, slechtere zorg voor meer geld. Volgende keer stemt de fractie wel tegen maar in dit initiatief kan de fractie zich wel vinden.

De voorzitter zegt alvorens tot beantwoording over te gaan de behoefte te hebben om de vergadering kort te schorsen.

Hij schorst de vergadering voor enkele minuten.

De voorzitter hervat de vergadering. Het probleem wat de voorzitter zelf ondervindt met zowel amendement als motie, weliswaar door uw hele raad ingediend en volstrekt helder, is de vraag wat hij in de vergadering van 26 maart moet doen. Daar vindt besluitvorming plaats. Een meerderheid van de gemeenten heeft al aangegeven in te kunnen stemmen met de voorstellen. De 26^{ste} zal er bij meerderheid van stemmen een besluit plaats vinden en als wij dan nog praten met de veiligheidsregio en dan weliswaar de kritische houding vanuit de raad dan is het mosterd na de maaltijd. Spreker vindt dit een heel vervelend antwoord. Het gaat hem er om als de signalen er zijn deze op dat moment te uiten dat het ook nog zinvol is en dat is 26 maart.

De heer Mastenbroek (PvdA) zegt dat het zou kunnen nu de stukken van onder andere de OR in de krant zijn verschenen dat juist onze opstelling ruimte biedt ook voor andere gemeentes om pas op de plaats te maken.

De voorzitter zegt dat dit zou kunnen maar dan is er nog op 26 maart de vergadering en daar zou hij met deze stellingname graag naar toe willen.

De heer van den Elsen (CDA) zegt dat het niet alleen om het formele gaat. Het gaat ook om het informele. Als je merkt bij hoeveel gemeenten binnen de VRBZO er bezwaren leven, hoeveel mensen/raden er moeite mee hebben dan moet spreker nog zien dat men hier in één keer mee akkoord gaat. Dat kun je één keer doen, maar geen tweede keer.

De voorzitter zegt als de raad de besluitvorming uitstelt tot 30 april, dat zou over genomen kunnen worden door anderen maar zover is het nog niet. Voorlopig is er 26 maart een vergadering.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) zegt dat het heel simpel is. U gaat met de stellingname van de raad van Gemert-Bakel naar de vergadering en u legt dat voor. Het gaat er niet om, om u te verschuilen achter het bestuurlijke spel. Het gaat hier om onze vrijwilligers in de gemeente Gemert-Bakel.

De voorzitter zegt, u wordt nu fel, ik ook. Er is heel veel contact met de vrijwilligers geweest door de jaren heen. Ik kan u vertellen dat er ook standpunten zijn geweest om de tweede tankautospuit desnoods in te leveren om de post in De Rips te behouden. Dat is een uitkomst nu, dat is een verworvenheid. U heeft de OR genoemd, ik kan de burgemeester van Eindhoven noemen, die zegt de kazernes zijn ongelukkig verdeeld. Daar bedoeld hij mee te zeggen Gemert-Bakel je bent aan de beurt. Als wij een nieuwe discussie gaan voeren dan gaan we ook naar de kazernes kijken. Dan zijn we verder van huis en dat risico zou ik niet graag willen lopen. De 26^{ste} is er een vergadering. De opdracht zoals die er nu van uw zijde ligt kan ik niet uitvoeren. Daar ben ik volstrekt helder in. Ik ga het ook niet doen.

Mevrouw Mr. Steeghs (Dorpspartij) zegt als dat de conclusie is, dat de raad zich dan moet beraden. Zij zegt dit toch wel hoogst merkwaardig te vinden dat de voorzitter een opdracht van de raad niet kunt of niet wilt aanvaarden.

De voorzitter zegt hem graag uit te willen uitvoeren maar dan op de momenten waar je er het meeste mee kunt. Primair is dat 26 maart en niet het uitstel tot 30 april en een gesprek met de brandweercommandant waarvan het maar de vraag is of dat op korte termijn kan plaatsvinden.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt dat de voorzitter de raad processueel niets kan verwijten. De raad krijgt nu het voorstel terwijl volgende week de vergadering is. Het geeft ook aan wat al eerder genoemd is, het democratisch gehalte. Er staat in de stukken, we mogen er kennis van nemen en er iets van vinden. Deze raad maakt duidelijk dat het democratisch gehalte zoals dat nu juridisch is dat dit niet het standpunt van deze raad is. Wat let u om gewoon contact op te nemen met de organisatie en aan te geven hoe de situatie in Gemert-Bakel is. De raad wil dat haar standpunt daar wordt verwoord. Als het de conclusie van de veiligheidsregio is dan leggen we dat langs ons neer. Dan doen ze maar in Gemert dan zegt dat ook iets. Dat zal ook zijn uitstraling hebben naar andere gemeenteraden dus misschien gooien we nu de knuppel in het hok maar dat doen we niet om de knuppel in het hok te gooien. We doen dit omdat we willen opkomen voor onze mensen. Daarom hoopt spreker ook dat de voorzitter dit wel doet. De raad eist niet van hem de garantie dat daarmee het besluit anders wordt, de raad eist dat de voorzitter zijn stem laat horen zoals de raad dat graag wil.

De voorzitter zegt dat men zojuist wat fel tegen elkaar is geweest. Een ding is voor hem volstrekt helder. Daar waar de overwegingen genoemd zijn, het gaat het inhuren van de beroepskrachten daar moet je niet aan denken. De motivatie van de vrijwilliger buitengewoon essentieel, zonder die motivatie kun je geen vrijwillig brandweerkorps in de lucht houden en het is zo essentieel. Al die maatregelen volstrekt begrip daarvoor. Van het begin af aan hebben wij gezegd de brandweer, veiligheidsregio, spreker is ook pad gestuurd met de taakstelling van min 20%. Die heeft spreker niet voor elkaar gekregen het is min 10 geworden. Als de raad hem daarop had aangesproken had hij dat begrepen. Nu zijn er aanpassingen geweest, de overhead bij het korps is fors aangepakt, over de hele breedte is bezuinigd dan nog blijft de voorzitter het eens met de punten die de raad in haar overwegingen zegt, het gaat om het hart van de organisatie, de vrijwilliger zoals die goed zijn werk zou moeten kunnen doen. Als dan het spreekt uit komt en er wordt gezegd tot 30 april uitstellen dan is vooralsnog de situatie zo dat 26 maart de vergadering gewoon doorgaat. De voorzitter zegt het wel prettig te vinden om te weten wat hij de 26^{ste} moet doen, dat is helder, dat gaat hij ook doen, maar alles wat nu gezegd is kan wel van belang zijn op de stellingname de 26^{ste}. Spreker kan zich ook voorstellen dat de stellingname die de raad hier verwoord heeft dat die in de zienswijze nadrukkelijk weergegeven wordt en dat die ook voor de 26^{ste} niet alleen bij de veiligheidsregio maar ook bij de andere 20 gemeenten bekend gemaakt wordt.

Mevrouw Mr. Steeghs (Dorpspartij) zegt dat dit precies is wat de raad wil en dat de pers hier zijn werk goed kan doen.

De heer Verkampen (CDA) zegt dat er overleg is gevoerd met de mensen van de brandweer. Spreker denkt dat binnen de kaders die gesteld worden als er een welwillende houding is er ook voorstellen gedaan kunnen worden om de zaken naar de toekomst toe op te

lossen. Wil men een vrijwilligersorganisatie in stand houden dan zal men deze serieuzer moeten nemen en zullen zij meer betrokken moeten worden. Spreker heeft het gevoel, en dat gevoel leeft ook bij de mensen van de brandweer, dat de nieuwe commandant daar ook oren naar heeft. De raad wil die man de ruimte bieden om samen met zijn mensen tot nieuwe voorstellen te komen binnen de voorgestelde begroting.

De voorzitter zegt dat ook gelezen te hebben. Niet alleen in het stuk nu, plannen zijn niet in beton gegoten. Laten we daar gebruik van maken.

Mevrouw van Dijk (CDA) zegt dat de vraag dan hoe is.

De voorzitter zegt middels het indienen van een zienswijze en die kenbaar maken aan alle deelnemende gemeenteraden.

Mevrouw van Dijk (CDA) zegt dat Gemert-Bakel een brief gaat sturen aan alle deelnemende gemeenteraden en vervolgens gaat de voorzitter de opdracht van de raad van Gemert-Bakel en vervolgens gaat de voorzitter 26 maart met de opdracht van de raad de vergadering in.

De voorzitter zegt dat de strekking volstrekt helder is, maar dan wordt het anders als u gaat praten met meneer Brons, u gaat praten met een delegatie van de brandweer en de raad erbij. Nee, 26 maart gaat spreker de vergadering in met de reikwijdte zoals die in de overwegingen staat en dat is de verwoording van wat spreker daar gaat doen.

Mevrouw van Dijk (CDA) zegt dat alle andere raden vooraf geïnformeerd worden.

De heer Verkampen (CDA) zegt dat het hem een handelswijze lijkt die er vanuit gaat dat Gemert-Bakel dit serieus aanpakt, men mag dan van de anderen verwachten dat zij het serieus oppikken. We willen anderen niet in de wielen rijden, we willen meer betrokkenheid van de vrijwilligers bij de uitvoering van de plannen. Wil men zuinig kunnen werken dan heeft men de gedragenheid van de vrijwilligers nodig en dat is wat Gemert-Bakel wil.

De voorzitter zegt dat hij het jammer had gevonden als 26 maart verloren was gegaan.

De heer Mastenbroek (PvdA) ten aanzien van het besluit, als wij een dusdanige zienswijze gaan indienen dan houdt dat in dat de raad het met dit besluit het niet eens is.

De voorzitter zegt dat daar niets aan veranderd en de overwegingen blijven precies hetzelfde. Alleen het moment wanneer men gaat acteren wordt een ander. Dat is niet middels de heer Brons als eerste stap en de delegatie zoals genoemd. Het is 26 maart in de vergadering terwijl de andere gemeenten daarvan volledig op de hoogte zijn wat wij gaan doen.

Mevrouw van Dijk (CDA) heeft behoefte aan een samenvatting van de stappen die de voorzitter voorstelt. Zij wil weten wat de voorzitter van plan is om te doen.

De voorzitter stelt voor om naar 26 maart, de vergadering van de veiligheidsregio dat wij een zienswijze formuleren op basis van de stukken zoals die nu voorliggen. Dat er morgen, uiterlijk maandag een brief ligt, een zienswijze ligt die naar de veiligheidsregio kan en die aan alle andere 20 gemeenten wordt toegezonden. Spreker kan zich ook voorstellen dat die brief voordat die uitgaat ook aan de raadsleden wordt voorgelegd.

Mevrouw Mr. Steeghs (Dorpspartij) vraagt wat onze vrijwilligers daarmee opschieten. Zij hoort een heel protocollair gebeuren. Zij hoort de heer Verkampen (CDA) zeggen dat het bedoeling is om creatief en intensief om te gaan en te spreken over hoe die bezuinigingsoperatie dan ten gunste van de vrijwilligers of gelet op het belang van het behoud van onze vrijwilligers in ieder geval handen en voeten gegeven moet worden. Als u dat te berde brengt in de bijeenkomst van 26 maart en men legt het naast zich neer dan hebben onze vrijwilligers het nakijken. Dat is het belang wat we hier als raad willen borgen. Het is niet voor niets dat wij om dat gesprek vragen.

De heer Verkampen (CDA) zegt wat is het probleem in het gesprek met de brandweer en alles naar boven gekomen. We hadden principieel tegen kunnen zijn maar dat was symbool politiek en dat betekende dat het toch gewoon door zou gaan. Zij hebben er uiteindelijk na overleg voor gekozen dat een overleg beter is en dat er meer kansen zijn zeker naar de toekomst toe dat ze beter gehoord worden en beter betrokken worden. Beter dan, dan dat men nu alleen tegenstemt want dat betekent een signaal afgeven op zo'n moment. Dat is de reden geweest van het gesprek en er heeft niemand problemen mee dat dit gesprek zo snel mogelijk gebeurt en dat we het betrekken bij de vergadering want als er een besluit genomen is wordt het moeilijker.

De heer van den Elsen (CDA) fijn dat we na een breed en lang overleg en een constructieve houding uwerzijds dat we er uit zijn gekomen over hoe nu verder te gaan. De voorzitter gaf aan de zienswijze mogelijk na het weekend. Spreker lijkt het hoe eerder hoe beter. Dus graag morgen verzenden aan alle betrokken gemeenteraden. Ook belangrijk als dat overleg in het AB is geïnformeerd wil de raad zo snel mogelijk weten wat er van de ingebrachte punten terecht komt. Hoe reageert men daarop, is het breder gedragen.

De heer Vogels (Lokale Realisten) Lastig want het is hem nu niet helemaal duidelijk wat men moet gaan doen. Onze fractie vindt het, net als andere fracties, belangrijk dat het gesprek er komt. Liever voor 26 maart maar daarna mag ook als maar voldoende duidelijk wordt gemaakt op de 26^{ste} en de komende dagen richting de andere gemeenteraden hoe wij erover denken en dat zij als ze verstandig zijn er ook zo over denken. Dat staat voor de fractie los van het feit dat het gesprek er moet komen.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) de heer Vogels (Lokale Realisten) verwoordt dit prachtig. De insteek zoals zojuist door u benoemd is een eerste stap. Die gaat u de 26^{ste} beleggen in het overleg van de veiligheidsregio maar wij willen en daar zijn we als raad heel duidelijk in, dat het gesprek tussen vrijwilligers in Gemert-Bakel, u en de veiligheidsregio dat, dat gewoon plaatsvindt en of dat nou voor of na 26 maart is dat maakt niet uit maar het moet plaatsvinden. Spreker hoopt dat de voorzitter dat eerbiedigt.

De heer Giebels (D66) hij gaat verder waar de heer van Oort MSc (Dorpspartij) stopt. Spreker ziet geen enkel probleem waarom dat niet zou kunnen.

De heer Faeles (OPA) zegt zoveel mogelijk gemeentes proberen te overtuigen van wat hier vanavond besproken is. Hij hoopt dat het dan goed komt.

De heer Mastenbroek (PvdA) zegt enige subtiliteit te zien. Er is verschil of wij als raad u opdragen om het gesprek aan te gaan met of dat u de 26^{ste} oproept om te komen tot een gesprek met aan dezelfde heer. Het resultaat zal hetzelfde zijn. De sfeer komt net iets anders over en is misschien iets werkbaarder. Spreker denkt als de brief uitgaat, in tegenstelling tot de heer van den Elsen (CDA) wil spreker deze wel graag eerst zien, als deze maandag komt middels mail kan men afspreken dinsdagochtend niet gereageerd is akkoord. Dat is een simpele afspraak. Dan kan de brief weg en zal men daar iets mee doen denkt spreker. Als men de raad van Gemert-Bakel serieus neemt en waarom zou men dat niet doen dan komen er ook de 26^{ste} wel reacties en dan is de voorzitter wel toevertrouwd om daar op te reageren.

De heer van den Elsen (CDA) er ligt momenteel al een zienswijze die samen is gesteld. Deze kan ook per mail naar de complete raad gestuurd worden, dat kan ook morgen gebeuren. Men kan afspreken, voor een bepaalde dag geen reactie, dan is het akkoord. We hoeven niet te wachten tot er maandag een zienswijze ligt want dan zit het weekend er weer tussen.

De voorzitter zegt dat de ingrediënten die gebruikt moeten worden er liggen zijnde in de zienswijze daar waar ik gezegd heb de overwegingen zijn volstrekt helder. Daar zijn we het ook volstrekt over eens. Dat is de basis voor de brief die u op zeer korte termijn bereikt. 26 maart ga ik een en ander toelichten. De andere gemeenten weten ervan en het kan maar zo zijn dat er voor die tijd of na die tijd met de directeur van de veiligheidsregio ook al even gemeld wordt wat er aan komt zodat hij het weet en dat ook hier nadrukkelijk is uitgesproken dat er behoefte is aan een gesprek met vrijwilligers en de directeur van de veiligheidsregio. Het is kort dag. We moeten op zeer korte termijn een brief opstellen die de raad bereikt of morgen of maandag zoals de heer Mastenbroek (PvdA) voorstelde zodat we maandag uiterlijk dinsdag de brief aan alle betrokkene kunnen toezenden. Spreker vraagt of hij het zo mag samenvatten in de hoop maximaal resultaat te behalen.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) zegt dat dit mag en dat ook hij die hoop uitspreekt. U hoeft niet zoveel werk te verrichten want alles ligt kant en klaar.

De raad houdt het besluit aan tot de raadsvergadering van 30 april en stelt de gemaamende zienswijze van de raad vast.

De voorzitter zegt dat er genoeg munitie is om mee aan de slag te gaan. De voorzitter sluit dit punt zo af. De voorzitter stelt vast dat het na elf uur en er zijn nog 3 andere agendapunten af te handelen.

De heer Vogels (Lokale Realisten) geeft aan dat er een paar onderwerpen zijn die serieuze aandacht verdienen. Hij is bang dat deze afgeraffeld gaan worden.

De voorzitter verdaagt de vergadering naar maandagavond.

Maandagavond 23 maart.

De voorzitter hervat de vergadering. Hij stelt agendapunt 14 aan de orde. Afgelopen donderdag waren er 2 afwezigen. Vanavond zijn er 4 afwezigen en dat betreft de heer van den Elsen (CDA), De heer Van den Heuvel (Lokale Realisten), de heer Faeles (OPA) en de heer De Wit (CDA). Donderdag is men gestopt met agendapunt 13 met als besluit om de besluitvorming aan te houden tot 30 april en een geamendeerde zienswijze vast te stellen. De afgelopen dagen is de aangepaste zienswijze opgesteld en deze is u toegezonden met het verzoek daarop te reageren. De ontvangen reacties zijn inmiddels ook verwerkt. De aangepaste versie is inmiddels naar de raad toegekomen. We hebben toen afgesproken dat de zienswijze herzien zou worden dat is vorige keer vastgesteld. Hij is u toegezonden, mag ik er van uit gaan dat deze zienswijze ook de zienswijze is die naar de veiligheidsregio gezonden kan worden.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) naar aanleiding van een bericht vanuit de griffie van vandaag waarin het raadsvoorstel van Eindhoven ook was toegevoegd toch even een korte vraag over de first responder en waarom is dat in het kader van de zienswijze belangrijk, omdat dat al dan niet onderdeel zou kunnen uitmaken van die zienswijze. In het voorstel van Eindhoven wordt beschreven dat first responders er zijn omdat de opkomsttijden van de ambulances niet binnen de norm zijn. Zodra dit wel het geval is vervalt de subsidie die men ontvangt voor de first responders. Tot voor kort in de commissie zijn wij er iedere keer van uit gegaan dat de first responder ook bij de huidige begroting van de VRBZO bij in zat. Op basis van dit raadsvoorstel doet ons dat twifelen, de vraag is mede namens de heer Vogels (Lokale Realisten) en spreker wil kort antwoord hoe financieel technisch zit. Want als dat niet in het pakket zit als zodanig dan kan het juist wel van belang zijn om dat op te nemen in de zienswijze omdat wij als raad, tenminste dat proefde spreker uit de commissievergadering, die first responder wel een belangrijk onderdeel achten.

De voorzitter zegt te denken dat dit een goede toevoeging is. Vorige keer is agendapunt 13 min of meer afgerond maar daar zijn we ook gebleven. Ik neem aan dat de raad instemt als deze vraag even in de beschouwingen wordt meegenomen. In de commissie is er ook over gesproken zou je de first responder wel of niet in de zienswijze moeten opnemen. Wel opnemen zou er toe kunnen leiden dat een afspraak die met de regio gemaakt is dat we daar twijfel over hebben. Niet opnemen dan ga je er gewoon van uit dat de begroting zoals die door de regio is overgenomen en zo is het herhaaldelijk gezegd dat het dan een feitelijk iets is en dat we er niet aan tornen en dat die afspraak staat. Nu je toch de geluiden daaromtrent hoort zou je inderdaad de first responder alsnog toe kunnen voegen al was het maar met de constatering dat wij indertijd bij de overdracht naar de veiligheidsregio te verstaan hebben gekregen dat de first responder onderdeel uitmaakt van de begroting en die begroting is door de regio overgenomen. Als is het maar een feitelijkheid. Gelet op hetgeen De heer van Oort MSc (Dorpspartij) zegt en wat de voorzitter ook gelezen heeft als de discussie er toch komt dan kun je maar beter daar ook de vinger in de pap hebben van het begin af aan.

De heer Verkampen (CDA) ook naar aanleiding van de stukken die toegevoegd zijn dan constateert hij met vreugde dat er een amendement is aangenomen in Eindhoven bijna raadsbreed dat eigenlijk hetzelfde bepleit als wij bepleiten. Zij zeggen ook geef de nieuwe directeur de ruimte om in overleg te gaan en het op een goede manier in te vullen. Spreker denkt dat men daar zoals ook vorige keer gesteld is, gaat hij er van uit dat er op in gegaan zal worden om dat overleg op te starten. Spreker zou dan de first responder in dat overleg meenemen. ‘

De voorzitter zegt dat men dan uiteindelijk bij de opmerking uitkomt, niet in beton gegoten.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) constateert dat het niet wordt opgenomen in de zienswijze maar wordt toegevoegd aan het lijstje met onderwerpen voor het gesprek met de directeur.

De voorzitter zegt dat dit correct is. Mocht het nodig zijn de 26^{ste} dan weet hij het gevoel van de raad en kan hij dat inbrengen. Met deze opmerkingen wordt de zienswijze aangepast en gaat deze morgen zeer ijlings de deur uit ter kennisneming aan de gemeenteraden en de B&W's.

14. Startnotitie gebouwen.

De heer Janszen (CDA) Een nieuwe naam. In de commissie heette het nog kadernotitie of kadernota. Het stond niet overal even duidelijk vermeld. Startnotitie kwam van de Lokale Realisten. Er werden daar nog meer goede punten ingebracht zoals gronden toevoegen, die zijn toegevoegd. Kleine opmerking is wel dat deze in de startnotitie nog even verwerkt moe-

ten worden bij paragraaf 1.2. Het lijkt spreker goed om dat daar even bij te vermelden. Het is goed te zien dat de notitie er is en dat de punten overgenomen zijn die in de commissie ook vermeld zijn. De wethouder deed daar een voorstel om de verkapte subsidie in beeld te brengen en dit als bijlage toe te voegen bij de begroting. De fractie vindt dat ook prima. Het voorkomt een hoop rompslomp nu. Hij zegt aan de slag met de notitie. Hij heeft nog een kleine vraag om het werkbaar te houden. Als er wijzigingen zijn op de lijst dan dient die opnieuw goedgekeurd of vastgesteld te worden in de raad. Het lijkt spreker overbodig om dat iedere keer te doen als er een kleine wijziging is. Misschien moeten op een vast moment een keer per jaar de lijst aanpassen. De fractie kan verder instemmen met alle punten.

De heer J. Vogels (Lokale Realisten) goed dat de kadernota is omgezet in een startnotitie. Wij zijn content met de toevoegingen zoals die uit de commissie naar voren zijn gekomen. Wat we echter missen in het besluit en dat staat er niet in, omdat er daar uitsluitend over gebouwen wordt gesproken. Nog beter dan kadernota of startnotitie gebouwenbeheer zou de titel startnotitie grond- en gebouwenbeheer, verenigingen en maatschappelijke organisaties zijn. Dat schept in ieder geval duidelijkheid over inhoud van de notitie. Met het besluit kan de fractie wel instemmen maar er zal in de vervolg notitie een uitbreiding moeten komen over de gronden omdat die nu in de beslispunten niet vermeld staan. De fractie wil deze toch wel graag vermeld hebben. De wethouder heeft in de commissie al aangegeven dat ook de verkapte subsidies in beeld worden gebracht. Misschien is het goed om hierbij ook de kadernota sport een plek te geven omdat ook geldstromen voorkomen in verband met de verenigingen. Het zal niet eenvoudig zijn, dat realiseert de fractie zich wel maar het is wel noodzakelijk gezien de ontwikkelingen die daarin plaats gaat vinden. De huidige bedragen van vervangingsinvesteringen van gebouwen die al gepland zijn dienen hier ook in te worden meegenomen en van de portefeuillehouder wil de fractie nog graag vernemen welke planning hieraan gekoppeld gaat worden. Met andere woorden wanneer kunnen we tot een definitief besluit komen.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) Het voorstel met betrekking tot de wet markt en overheid bedoeld om oneerlijke concurrentie tussen door de overheid gesubsidieerde gebouwen en private ondernemingen tegen te gaan. Al in september 2014 stelde de fractie Dorpspartij hier schriftelijk vragen over, over wanneer wij hier in Gemert-Bakel een besluit over zouden gaan nemen. Welke onderdelen van ons maatschappelijk vastgoed ook als algemeen belang van deze wet zouden worden ondergebracht. De fractie is blij dat het uiteindelijk tot een nota is gekomen al is het inmiddels maart 2015. Als gevolg van het besluit wat nu voorligt stellen wij vast dat dit onze steun verdient. De verenigingen in onze gemeente, zo rijkelijk actief, worden hierdoor niet geconfronteerd met extra lastenverzwaringen. De fractie heeft nog wel een vraag en een opmerking. De vraag is wanneer komt de kadernota in de raad en wij hopen, dat is de opmerking die erbij hoort, dat het in de kadernota niet alleen gaat om het maatschappelijk vastgoed, maar om het gebouwenbeheer, gronden als geheel zoals zojuist al aangehaald.

De heer Giebels (D66) Wij constateren een veranderende politiek in de gemeente Gemert-Bakel daar waar het gaat over verenigingen en wat dies mee zij en de gebouwen die zij in gebruik hebben. Wij gaan zoals besispunt 1 hier formuleert onder de kostprijs en zonder verdere verrekening beschikbaar stellen aan verenigingen en maatschappelijke organisaties een aantal van onze gebouwen voor zover we dat al niet doen. Spreker herinnert zich nog een jaar of twee geleden toen de discussie heel hevig was in de gemeenteraad over bijvoorbeeld De Eendracht dat een wethouder meende dat De Eendracht € 750.000,00 per jaar kostte terwijl het bestuur destijds op € 170.000,00 subsidie van de gemeente kwam. Dat was een behoorlijk groot verschil. De bedoeling was in de periode die er op volgde dat De Eendracht en ook andere verenigingen en organisaties voor een groot deel op zouden gaan draaien voor de kosten van de gebouwen die ze in beheer hadden van de gemeente. Gelukkig is daar een hele grote draai gemaakt en hebben we nu geïnventariseerd wat er zoals aan gebouwen en andere zaken zijn die bij verenigingen in gebruik zijn en wij willen dat onder de kostprijs ter beschikking blijven stellen. Dat is op zich een goede zaak maar, de vraag blijft en het hoeft niet in de mate zoals dat twee of drie jaar geleden nog de bedoeling was, de vraag blijft of dat wel voor onze armlastige gemeente allemaal betaalbaar blijft. Spreker denkt dat men zich goed moet realiseren dat een aantal zaken iets dichterbij de kostprijs zullen moeten komen. Dat verenigingen dat allemaal niet kunnen dat snapt spreker heel erg goed maar hier en daar zal er toch een beetje gewinkeld moeten worden en moet men begrijpen dat bepaalde nul kostprijzen niet meer gehandhaafd kunnen worden. Verder ziet de

fractie deze notitie als een startnotitie en als het belangrijk is komt het zeker nog in de raad en zal men verder naar bevind handelen.

Wethouder De Ruiter-van Hoof Het eenmaal per jaar aanpassen van de lijst is een goed voorstel van De heer Janszen (CDA) omdat we in ieder geval bij het vaststellen van de begroting ook de kosten en baten ten aanzien van de gebouwen en gronden in beeld zullen brengen. De wethouder verwacht niet dat de lijst heel vaak zal veranderen maar wanneer het nodig mocht zijn komt het college ermee terug. Gronden in beslispunten missen we nog. De gronden zijn aangemerkt als maatschappelijk vastgoed dat staat wel in de lijst. In die zijn worden zij in beslispunt 1 meegenomen als aan te stellen maatschappelijk belang. De voorgestelde indeling van gebouwen en gronden lijst had er misschien moeten staan. Doordat de notitie aangepast is zij er wat kleine wijzigingen die we in de administratie of intern verder zullen doorvoeren. Wanneer volgt een besluit over de andere kader uitgangspunten? Het college gaat er dit jaar voortvarend mee aan de slag en er staat ook een planning op de laatste pagina van de adviesnota. Er staat een evaluatie inschatting december 2015. Rond die tijd verwacht men ook de punten daarvoor gedaan te hebben. Dat zal einde van het jaar zijn. De balans in de kosten zal de aandacht blijven houden.

De heer J. Vogels (Lokale Realisten) zegt dat wordt gesproken over december, de eerste planning. De fractie zou het graag zien om het voor de begroting dan nog beschikbaar te krijgen.

Wethouder De Ruiter-van Hoof zegt dat zij denkt dat de tijd om de hele inventarisatie te doen redelijk kort is maar wat men kan rapporteren wordt gedaan. Voor of bij de begrotingsbehandeling zal de eerste evaluatie zitten.

De voorzitter stelt vast de raad in alledrie de beslispunten tot unanieme besluitvorming komt.

De raad besluit hierna overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders.

15. Dienstenovereenkomst tijdelijke uitvoering taken decentralisaties door Helmond.

De voorzitter Zoals u uit het onderwerp kunt afleiden betreft het een tussenstap.

Mevrouw Relou (CDA) de organisatie Peel 6.1 is nog niet toegerust voor de uitvoering van de drie decentralisaties en Helmond is bereid om dit probleem nu op te lossen. Hierin zien wij nu geen andere mogelijkheid. Echter op dit moment bereiken ons veel klachten over de uitvoering van de taken zoals die nu worden uitgevoerd in Helmond. Er is onrust onder de mensen die met de organisatie te maken hebben. Daarnaast zien we een toename in plaats van een afname van de bureaucratie in de uitvoering. We zijn gaan samenwerken omdat het beter en goedkoper zou zijn. Het CDA wil dan ook niet toegeven aan prijsverhogende zaken zoals onnodige bureaucratie. We blijven vasthouden aan kostenbesparing en blijven de ontwikkelingen kritisch volgen. Speciaal wil spreekster de aandacht vragen voor het werknemersproject bij manege De Stap in De Mortel. Dit wordt verzorgd door het bureau inzien is inzicht. Sinds 1 januari 2015 zijn er bij de manege geen nieuwe cliënten meer aangemeld. Dit terwijl manege De Stap een uitstroom had van 80%. Bij Atlant is dit 30%. Het bureau inzien is inzicht heeft te horen gekregen van het werkplein Helmond dat de samenwerking wordt beëindigd. Het CDA vindt dit geen goede ontwikkeling. De resultaten waren goed bij De Stap. De mensen waren tevreden en het was financieel gunstig. Wij vinden dat we mensen dichtbij moeten helpen als dat kan. Dat gebeurt in dit geval dus niet. Tot slot wil spreekster vermelden dat we het belangrijk vinden en het de hoogste prioriteit moet hebben dat de problemen in de uitvoering worden opgelost en dat er per 1 januari 2016 een goed werkende organisatie Peel 6.1 staat.

Mevrouw Methorst-van Kessel (Lokale Realisten) de peelgemeenten hebben afgesproken om de drie decentralisaties in de uitvoeringsorganisatie Peel 6.1 uit te voeren. De wetten zijn met ingang van 1 januari 2015 in werking getreden maar zoals bekend is de organisatie op deze datum nog niet ingericht en operationeel. Wij vinden dat teleurstellend want dat betekent dat ook Gemert-Bakel wordt geconfronteerd met een tijdelijke constructie en per 1 januari 2016 weer moet omschakelen naar een andere taakvoering. In de beslispunten zie ik onder 2 dat gevraagd wordt in te stemmen met een beleid en regelarme uitvoering zodat kan worden bespaard door regionaal samen te werken. We nemen aan dat gestreefd wordt naar uniform beleid maar als ik dan het voorstel van bijvoorbeeld de gemeente Deurne lees dan zie ik dat zij vragen in te stemmen met een begrotingswijziging vanwege de financiële consequenties. De gemeente Someren vraagt krediet beschikbaar te stellen. Laarbeek heeft het besluit genomen voor een lichte gemeenschappelijke regeling en binnen de beschikbare budgetten en binnen de inhoudelijke kaders. Dit kun je opvatten als belangrijke signalen

welke direct of indirect een gevolg zijn van de tijdelijke constructie. Het zijn en blijven open einde regelingen. Met name in de sector sociaal domein is kosten en budget overschrijding meer regelmaat dan incident. We kunnen de wethouder hierin ondersteunen door gezien het feit dat we de budget overschrijding niet kennen we hem willen verzoeken ons op de hoogte te houden van de ontwikkelingen. Zeker gezien de financiën maar ook vanwege klachten vanuit de samenleving ten aanzien van de klantgerichtheid en de service gerichtheid. Aan gezien het een tijdelijke constructie betreft hopen we dat een eventuele overschrijding ook inderdaad incidenteel is en dat snel voldaan wordt aan de randvoorwaarden die bij aanvang aan de uitvoeringsorganisatie zijn gesteld.

Mevrouw Mr. Steeghs (Dorpspartij) zoals ook door de fracties van CDA en Lokale Realisten al verwoord is staat ook de Dorpspartij sceptisch tegenover de bijgevoegde dienstverleningsovereenkomsten die hier ter instemming voorliggen. Wij wensen ook dat deze scepsis door het college aan het samenwerkingsverband wordt overgebracht. Onze scepsis is gelegen in het volgende, we hebben als gemeente de taak en de zorg om die mensen die het moeilijk hebben of in een kwetsbare positie zitten te helpen en te ondersteunen. Als je die zorg en die taak met meerdere gemeenten hebt is het begrijpelijk dat je uit efficiency overwegingen aansluiting zoekt bij elkaar en dat samen gaat regelen als het gaat om zaken op het terrein van inkomen, zorg, WMO, Jeugd, bijzondere bijstand en schuldhulpverlening. Onbegrijpelijk en onacceptabel is het als door deze samenwerking in de praktijk niet meer de nood van deze mensen voorop staat maar het functioneren van de organisatie op zich meer en meer leidend wordt. En nog veel erger, de inhoud van de aan te bieden dienstverlening zienderogen aan kwaliteit inboet. Het staat weliswaar allemaal heel aardig op papier maar de praktijk heeft inmiddels uitgewezen op vele fronten deze dienstverlening in praktische zin niet is wat hij behoort te zijn en wat hij destijds bij ons in de gemeente Gemert-Bakel wel was. In het kader van bijvoorbeeld op handen zijnde huisuitzettingen voortdurende schuldenproblematiek en het aanvragen van bepaalde voorzieningen heeft het inmiddels al geleid tot een aantal vervelende en erg schrijnende situaties die ons inziens met het maatwerk dat wij hier in onze gemeente als vanzelfsprekend en als passend gewend waren beslist voorkomen hadden kunnen worden. Mensen gaan in het Helmondse oerwoud van het bekende kastje naar de muur. Raken het spoor bijster in een wereld van formulieren en bureaucratie en hebben niemand die als baken in deze wirwar staat. Met als gevolg dat mensen steeds verder in de penarie komen. We begrijpen dat terugtrekken geen optie is vandaar ons dringend beroep op het college om op regionaal niveau te pleiten voor het feit dat er meedenkend gehandeld dient te worden en dat wil in onze ogen zeggen dat bij het nemen van beslissingen de menselijke maat in acht genomen dient te worden en dat er oog is voor en gehandeld wordt naar de persoonlijke omstandigheden van het geval. Ten tweede voor mensen die een aanvraag of een beroep op de organisatie doen er altijd een vast contactpersoon is waarbij men terecht kan en op kan terugvallen. Want ten derde mensen in kwetsbare posities zijn geen dossiers, zijn geen nummers en zijn geen targets die gehaald moeten worden omwille van prestige of promotionele doeleinden van de gemeente Helmond of louter voor het welslagen van de peelsamenwerking.

De heer Giebels (D66) We zijn nu een paar maanden bezig met deze decentralisaties in het kader van Peel 6.1. De zorgen die hier ter tafel komen worden gedeeld door spreker. Als je belt naar Helmond schijnt het toch wel heel moeilijk te worden om vrij snel de goede mensen aan de lijn te krijgen. Er zijn zojuist wat voorbeelden gegeven van dat het allemaal nog niet optimaal werkt. We zijn nog geen drie maanden bezig. Waar we het hier over hebben is enerzijds wij geven aan B&W de opdracht denk er wel aan geen bureaucratie, maatwerk. Denk eraan het gaat om mensen en niet om prestige en wat dies meer zij. In wezen gaat dit stuk alleen maar over de vraag we zijn niet klaar om de arbeidsrechtelijk situatie per 1 januari jongstleden al gereed te hebben. De gemeente Helmond is bereid om dat zolang op zich te nemen. Op 1 januari 2016 als spreker dat goed begrepen heeft, is het wel geregeld. Verder hebben we het eigenlijk nergens over. Dat we van de gelegenheid gebruik maken om onze zorgen uit te spreken over of het allemaal in de praktijk wel zo goed werkt als het moet gaan werken daar is spreker het mee eens. Hij zegt te denken dat men daar nog heel wat gelegenheid voor krijgt en hij spreekt de hoop uit dat men er weinig gelegenheid voor krijgt dat het heel goed gaat werken.

De heer Mastenbroek (PvdA) De fractie is het eens met dit besluit. Eigenlijk is dit een formeel besluit. De vele kinderziektes vallen de fractie ook tegen. Denk ook aan waar de kranten van vol staan, uitbetaling PGB's en zorgaanbieders. De zorgaanbieders zijn misschien nog niet zo zeer als eerste het slachtoffer sommigen hebben wel buffers sommigen niet,

maar het gaat voornamelijk om de cliënten. PvdA heeft ook twijfels met betrekking tot klantgerichtheid op een aantal podia. Een van die zaken is al eens eerder ingebracht. Het ophalen van parkeerpassen. Gelukkig is de wethouder aanspreekbaar op missers in de uitvoering. Spreker roept iedereen op om die vooral aan de wethouder te blijven melden zodat hij ze ook in kan brengen. Spreker zegt het prettig te vinden als de wethouder ook resultaten kan bereiken en deze ook kan terug melden. Spreker zou er vooral voor willen om ruim voor de zomervakantie ook te evalueren. Het feit dat er kinderziektes zijn dat kan in het begin maar op het moment dat deze cliënten echt gaan raken of niet opgelost worden dan zullen we toch andere maatregelen moeten nemen en spreker zegt dat graag bijtijds te willen doen. Wethouder Bevers zegt blij te zijn met een betrokken gemeenteraad. Daarmee helpt men elkaar ook om in ieder geval het beste uit het systeem te halen wat er uit gehaald kan worden. De peelsamenwerking is nog heel prematuur dat is ook voor een deel opgelegd door de minister omdat je binnen 41 regio's samenwerking geregeld moest hebben. Heel veel regio's worstelen met samenwerking in Nederland. Er is een bel ronde gedaan en er is nog veel te winnen. Sommige dingen zijn wel aan de peelsamenwerking te wijten. Andere dingen aan de SVB. Vanavond was ook weer op tv over iemand die al maanden geen geld had gehad. Hij stuurt een tweet de wereld in en vervolgens heeft hij een half uur later wel zijn geld. Dat zijn dingen die je niet wilt en die ook niet moeten. Dat is wel een punt van aandacht. Vorige week hebben we een Peel pool gehad de hele dag. Als college hebben we een notitie gemaakt waarin we de knelpunten, die ook op een aantal fronten door de raad genoemd worden, in gebracht. Er is gezegd, dit zijn de punten waar we ontevreden over zijn en die moeten op onderdelen veranderen. Vraag 1 van de notitie was, kunt u het zodanig regelen dat er één aanspreekpersoon is per inwoner die ondersteuning nodig heeft. De wethouder zegt dat belangrijk te vinden en hier vanaf het begin voor te hebben gepleit, dat de mensen de verbinding met Gemert-Bakel blijven hebben, en mensen die het dossier in handen hebben dat die het dossier vasthouden en ook zorgt voor de oplossing. Hoe meer overdrachtsmomenten er zijn, hoe meer kans er is voor afbreuk risico. Dat voorstel is in de Peel pool besproken en het is nu zo dat de wethouder samen met collega Huisman en twee mensen van Helmond in een werkgroep zit om de komende tijd te kijken met welke werkwijze de verbeteringen tot stand moeten komen. Er is afgesproken om voor juni nog te kijken welke verbeterde voorstellen gedaan kunnen worden om de organisatie op onderdelen te verbeteren want daar streven we naar. Het is ook beloofd aan de inwoners. Dat moet ook geregeld worden. Het Rijk heeft ook een aantal, bijvoorbeeld budgetten waar op dit moment nog over onderhandeld wordt, of een budget wel het goede budget is geweest voor beschermd wonen waarover nu onderhandeld wordt want er zijn nog mensen die niet meegenomen zijn in de begroting. Er zitten gegevens uitwisseling tussen verschillende partijen etcetera. Een tweede ronde contracten met leveranciers die recentelijk afgesloten is. Mensen die zich in de eerste ronde niet gemeld hadden dat zij diensten leverden op het gebied van jeugdzorg, hiervoor is recentelijk met 60 aanbieders een contract afgesloten waar we nu zaken mee kunnen gaan doen. Het heeft verschillende oorzaken. Het ligt niet allemaal bij de Peel. Er zijn verschillende oorzaken die maken dat het nu is zoals het is. Dat heeft met tempo te maken, met informatie overdracht, de onduidelijkheid die er is maar ook een stuk organisatie die zich moet zetten. Wat ons betreft is het zo dat wij gezegd hebben ga de uitgangspunten die de raden vastgesteld hebben in de Peel notitie in maart 2013 werk die uit conform de afspraken die daarin opgenomen zijn. Zo min mogelijk bureaucratie, decentraal werken. Zoveel mogelijk de mensen lokaal terug detacheren zodat ze ook dicht bij hun eigen inwoners kunnen werken. Als die punten zijn beschreven in de Peelnotitie die ook vastgesteld is. De wethouder blijft er op hameren dat het ontzettend belangrijk is dat daar aan gewerkt blijft worden. De wethouder zegt ook blij te zijn met de oproep van de heer Mastenbroek (PvdA) die zegt dat men moet blijven melden. De wethouder zegt dat men met elke klacht iets kan. Daar wordt ook werk van gemaakt. Binnen de organisatie is het zodanig ingericht als er een klacht is ligt er een rechtstreekse lijn met de Peel om die klacht op te lossen. Vanuit die klacht die men niet alleen individueel bekijkt maar ook als er klachten op hetzelfde beleidsterrein zijn dan kunnen we kijken wat er moet veranderen. De wethouder zegt dat mee te nemen in het verbetervoorstel. Hij zegt dat men er van alle kanten bovenop zit. Er wordt zoveel mogelijk geprobeerd te voorkomen dat mensen er last van hebben want dat is heel erg en dat moet niet. De wethouder hoopt ook op klein beetje mededogen voor een nieuwe organisatie, dat we samen zoeken naar de beste weg. De wethouder zegt blij te zijn met de woorden van de heer Giebels (D66) dat men een beetje de tijd moet krijgen om de wennen. Mevrouw Mr.

Steeghs (Dorpspartij) gaf aan dat de menselijke maat voorop staat en de wethouder zegt het daarmee eens te zijn. Niets anders dan dat kan het zijn.

Mevrouw Mr. Steeghs (Dorpspartij) De wethouder heeft spreekster getriggert. Hij zegt eigenlijk we hebben mooi voorwerk gedaan vorige week donderdag door als college een notitie samen te stellen waar onze grieven in verwoord stonden. Spreekster zegt heel nieuwsgierig te zijn naar die notitie. Zij zou deze graag ter kennisname aangeboden willen krijgen zodat men kan checken of men daarmee op een lijn zit. Zij zegt te vermoeden van wel maar ze zou het toch wel graag willen weten. Het is allemaal mooi en prachtig. Evaluatie en verbetervoorstellen juli 2015, deze worden afgewacht. Spreekster zegt het niet te kunnen nalaten want zij hoort weer alles op papier. Minder bureaucratie maar dat is bureaucratie. Wat spreekster mist en dat kun je niet in regels vatten is in feite de betrokkenheid van de mensen die deze regels moeten uitvoeren bij de personen die het aangaat. Het is fijn dat de wethouder er bovenop zit maar alstublieft niet te dicht want dat werkt verstikkend. Spreekster wil pleiten voor een beetje ruimte voor die mensen en te zorgen dat die mensen binnen hun omstandigheden daadwerkelijk worden geholpen en dat er niet teveel op gezeten wordt met regels en bureaucratie.

Wethouder Bevers zegt dat hij er geen problemen mee heeft om genoemde notitie beschikbaar te stellen aan de raad. Dit is niet in het college besproken maar wat spreker betreft is er geen belemmering.

De voorzitter constateert dat er betreffende agendapunt 15 een unaniem besluit is om in te stemmen met de bijgevoegde dienstverleningsovereenkomsten en de bijgevoegde opdracht mee te geven zoals verwoord in het voorstel. Dat we wel de zaak goed in de gaten houden en zo spoedig mogelijk terugkomen. De betrokkenheid moet voorop staan.

De raad besluit hierna overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders.

16. Evaluatie horecabeleid.

Mevrouw van Dijk (CDA) De rapportage evaluatie horecabeleid, evaluatie nieuwe horecaregels voor para commerciële instellingen. Een goede evaluatie van het huidige horecabeleid is belangrijk om met elkaar iedere keer stappen te zetten in een nog beter horeca beleid. Horeca ondernemers en verenigingen zijn aangeschreven maar helaas zijn veel hiervan niet op komen dagen. Dat is erg jammer want als gemeente moeten we leren van de praktijk en het zijn toch echt de ondernemers en de verenigingen. We vragen ons af of er ook een beeld is waarom veel ondernemers en verenigingen niet zijn gekomen. We zijn wel blij met een evaluatie al vinden we het jammer dat bijvoorbeeld op pagina 15 van het evaluatierapport naar controles wordt gekeken maar dat de controles bijvoorbeeld door de politie niet geteld zijn. Wat zijn 8 overtredingen en 10 waarschuwingen. Zijn er dat veel of helemaal niet veel. Wat zeggen die cijfers eigenlijk. Een belangrijke conclusie is in ieder geval dat praten met elkaar positief is ontvangen en dat men het wenselijk vindt om dit te blijven doen. Laten we dit als gemeente de komende jaren alstublieft ook faciliteren voor de dorpen. Ook al was de opkomst laag wellicht gaat herhaling en zeker als men ziet dat er iets gebeurt met goede punten, meer betrokkenheid en meer ondernemers en verenigingen opleveren die mee willen praten. Een aantal opmerkingen bij de aanbevelingen. Regels verduidelijken. Ja, noodzakelijk want in de evaluatie staat ook het signaal dat ondernemers regels niet hebben ontvangen of regels nog niet voldoende kennen. Handhaven zowel bij commerciële als para commerciële instellingen. Hier moet duidelijk één lijn getrokken worden. Dit is ook het standpunt van de gemeente dus dit gaan we ook terug zien in de praktijk. Stimuleren van een periodieke overlegstructuur vanuit het dorp. Het is belangrijk dat dit vanuit het dorp zelf gaat ontstaan maar als het echt niet lukt vanuit het dorp zien we hier graag een faciliterende rol van de gemeente. Horeca Nederland heeft ingesproken bij de commissie en we konden ons goed vinden bij de punten die zij hier poneerden. Echter na de beantwoording van de vragen door het college gaan we akkoord met deze beantwoording.

De heer Bankers (Lokale Realisten) Rapportage evaluatie horecabeleid. Er liggen een tweetal beslispunten voor. Volgens de fractie moet het eerste zijn niet in te stemmen maar kennis nemen van de rapportage. Zoals mevrouw van Dijk (CDA) ook aangaf was de opkomst zeer gering. Daar kun je de conclusie uit trekken dat het op veel plekken misschien ook wel goed geregeld is en op sommige plekken zijn inderdaad nog wat zaken te regelen. Spreker zegt te denken dat het in meeste dorpen goed geregeld is. De fractie kan instemmen met de aanbevelingen. Er moet gelijk gehandhaafd worden bij de para commercie en de reguliere horeca. Er is niet voor niets vorige week een amendement aangenomen betreffende hand-

having om te monitoren en te registreren ook het aantal keren dat er gecontroleerd is ook al zijn er zoveel bekeuringen of opmerkingen gemaakt. Dat wil niets zeggen over de mate van de overtredingen. Daar komt hopelijk het komende jaar wat meer duidelijkheid in.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) In de evaluatie is ruimschoots aandacht voor de tegen-gestelde belangen die er nu eenmaal zijn tussen horeca en para commercie. In de conclusies die het college zelf heeft opgesteld daar staat ook beschreven dat tegenstrijdigheden niet direct op te lossen zijn met regels. Spreker is het daar hartgrondig mee eens. Wat wel belangrijk is, is dat de regels die wij stellen, het speelveld wat wij met zijn allen maken, dat, dat gecommuniceerd wordt. Mevrouw van Dijk (CDA) had daar ook al aandacht voor. Het gaat a, om verduidelijken maar b, ook dat de regels bekend worden bij een ieder die daar mee te maken heeft. Communiceren zou spreker willen toevoegen aan de aanbevelingen in uw evaluatie rapport. Een overleg structuur per dorp, graag wat spreker betreft, de Dorpspartij denkt dat een gesprek met elkaar tussen de partijen goed kan werken. Dat volgt ook uit de evaluatie. Spreker zegt zich te kunnen voorstellen dat de overlegstructuur kan verschillen per dorp. In Gemert is een heel andere situatie dan wanneer men spreekt over een dorp als Elsendorp of Milheeze. Ook daar kan de gemeente haar rol pakken als zijnde faciliterende overheid. Dan komt de fractie op de notitie die het college aanhaalt van top Brabant over de regels in het buitengebied en het horeca beleid aldaar. De koninklijke horeca Nederland in haar zienswijze en haar inspreken tijdens de commissie maakte ook gebruik om die nota eigenlijk als onvoldoende te verklaren en zou graag een aparte discussienota daarover willen opstellen. Spreker zegt daar in mee te willen gaan. Een aparte discussie nota en niet klakkeloos die van top Brabant. Even terug naar het algemene plaatje. Het speelveld is volgens de Dorpspartij helder. We hebben bepaalde regels opgesteld, die van de schenktijden en de openingstijden. Wat de fractie betreft mag dat op elkaar afgestemd worden zoals ook voortvloeit uit de zienswijze van de koninklijke horeca Nederland. Spreker zegt dat hij het beleid zou handhaven en de APV daarop aanpassen als dat mogelijk is. Spreker zegt te begrijpen dat die mogelijkheden nog door het college onderzocht moeten worden. 12 onthef-fingen is volgens de heer van Oort reëel. Verder zegt de Dorpspartij, het speelveld dat ligt er, en verenigingen en horeca tezamen in die gespreksstructuur die men ook belangrijk acht kom daar met elkaar tot afspraken. Regel met elkaar zoveel als mogelijk in de overlegstruc-tuur. Spreker komt dan weer op het stukje Nivea, niet invullen voor een ander. Hij komt ook terug op waar men donderdag over sprak, over de handhaving als sluitstuk. Dat zou hier ook prima kunnen gelden wat betreft de Dorpspartij. Zoveel mogelijk afvangen in de overleg structuur en handhaving als sluitstuk. Wellicht kunnen we daardoor ook nog een mooie be-zuiniging realiseren op dat vlak.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt per interruptie het helemaal eens te zijn met wat De heer van Oort MSc (Dorpspartij) zegt want we hebben vorige week donderdag over de handhavingsnotitie gesproken en volgens spreker was men van plan om heel weinig te handhaven in de horeca en dat hoeft ook niet als het niet nodig is. Maar als we niet handha-ven hebben we straks ook geen gegevens en blijven we vissen hoe het nu precies zit.

De heer van Oort MSc (Dorpspartij) zegt niet dat men niet moet handhaven maar men moet dat een beetje slimmer doen. Dat kan heel goed steekproefsgewijs. Bijvoorbeeld reactief als er klachten zijn van horeca of para commercie en op bepaalde momenten dat men een paar data prikt. Ben daar slim in. De Dorpspartij vindt dit een belangrijk onderwerp. Zij hebben dat geuit door bij een tweetal evaluatie bijeenkomsten aanwezig te zijn geweest. Dat tekent nogmaals de betrokkenheid die de fractie heeft bij de verenigingen en de horeca.

De heer Giebels (D66) zegt dat hij zich heeft laten vertellen dat er vroeger in Gemert heel veel kroegen waren. Eén op de zeventien gebouwen was een kroeg. Dat waren nog eens tijden. Als spreker nu het lijstje optelt komt hij op circa 120. Dat is wel een andere verhou-ding. Of de problemen vroeger groter waren dan nu weet spreker niet. Of er vroeger door het gemeentebestuur beter geluisterd werd naar de horeca, dat weet spreker zeker van niet. Hij vindt dat er goed geluisterd is naar de inspraak notitie, naar de insprekers. Dat er goed over-leg is geweest. Er is goed gevolg gegeven aan datgene wat insprekers hebben meegegeven om het horeca beleid van de gemeente op te nemen. Er is gewezen op oneerlijke concurren-tie, op para commerciële instellingen. Dat zijn punten van zorg. Spreker zegt te denken dat we hiermee verder moeten, het is een goede zaak. De opmerkingen die gemaakt zijn, zijn verwerkt. Het enige waar D66 zich nog echt zorgen over blijft maken zijn de zogenaamde zuipketen maar het moeilijk daar een vinger achter te krijgen. Niet zozeer omdat daar oneer-lijke concurrentie door anderen dan de horeca mee bedreven wordt. Dat kan ook maar het kan ook veroorzaakt zijn door de voor de jeugd redelijk hoge prijzen. De fractie maakt zich

vooral zorgen om wat dat voor gevolgen heeft op de gezondheid van de jongeren. Het is bekend dat de hersenen een bepaalde ontwikkeling hebben en als daar al te veel alcohol aan toegevoegd wordt voor een bepaalde leeftijd dan is dat heel erg fataal. We zijn niet meer in de tijd dat een op de zeventien gebouwen een café was. We gaan heel goed om met de horeca. Het is een hele goede zaak om op deze manier verder te gaan.

De heer Mastenbroek (PvdA) Als de heer Giebels (D66) het over vruuger gaat hebben dan let spreker altijd speciaal op. Spreker zegt inderdaad dingen te herkennen. Uit die tijd was ook alcohol den ondergang van den arbeider en was de PvdA van de blauwe knoop. Gelukkig is dat niet meer zo, spreker zou zich er niet thuis voelen. Horeca is naast de prettige functie waar mensen elkaar moeten kunnen ontmoeten ook best belangrijk. Spreker zegt zich te willen concentreren op de opmerkingen die de vorige commissie gedaan zijn en waar op u gereageerd heeft. Ook koninklijke horeca Nederland heeft gereageerd. Het college schrijft en ook de heer van Oort MSc (Dorpspartij) heeft daarop gewezen dat het verschil in schenktijd en openingstijd er nu nog is en dat je bereid bent om te oordelen of er mogelijkheden zijn om dat aan te passen als de raad dat wil. Spreker zegt dat wel te willen evenals de fractie Dorpspartij. Hij vraagt een uitspraak van de overige fracties hierover. Net zoals men op vele plekken met lijstjes werkt zou men ook hier heel gemakkelijk met lijstjes kunnen werken, van dit zijn de locaties waar de normale openingstijden gelden en dit zijn andere. Daarmee is het ook veel gemakkelijker handhaafbaar. Spreker zegt blij te zijn dat de steekproef al geadopteerd is. Daar had spreker eerder deze vergadering toe opgeroepen. Blijf dat instrument ook hier hanteren. Daar waar men spreekt over gelijke monniken, gelijke kappen, wat horeca Nederland zegt, dat gaat over de ontheffingen en met name de kosten die daar aan hangen. Al vaker heeft de PvdA bepleit om de legeskosten bij ontheffing voor eenieder af te schaffen. Spreker beseft dat, dat een gat in de begroting schiet en hij heeft vermoeden hier redelijk alleen in te staan. Graag nog een uitspraak van de overige fracties met betrekking tot schenk- en openingstijden.

De heer Vogels (Lokale Realisten) wil even wat helder hebben. Bij de para commercie is er verschil tussen schenktijden en openingstijden. Wat wilt u waar naar toe brengen?

De heer Mastenbroek (PvdA) zegt deze beide gelijk te willen maken. Dus ook bij para commercie, schenktijd is openingstijd en een lijst hanteren waar algemene openingstijden gelden.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt dat de heer Mastenbroek (PvdA) dan bedoelt dat bij de para commercie daar zijn de openingstijden gelijk aan de reguliere horeca maar de schenktijden zijn korter. Je mag tot 01.00 uur open zijn maar je mag maar tot 00.00 uur schenken. Bedoelt u dan dat men tot 00.00 uur open mag zijn of tot 01.00 uur mag schenken.

De heer Mastenbroek (PvdA) bedoelt dan dat men tot 00.00 uur open mag zijn.

De heer Vogels (Lokale Realisten) zegt voor de goede orde dat het een aanpassing van de APV betreft en niet de aanpassing van onze regels.

De voorzitter gaat over tot beantwoording van de gestelde vragen. Vanuit veel fracties is gehoord dat met het traject dat doorlopen is met de horeca en para commerciële instellingen, begin vorig jaar hebben we de regels moeten aanscherpen met betrekking tot de para commercie, er is toen ook gezegd eerst te bezien hoe of het in één jaar uitpakt en dan te komen tot een aantal aanbevelingen en daar dit jaar mee verder te gaan. Spreker heeft het idee en de raad heeft dat zelf ook geconstateerd dat het afgelopen jaar heel naar behoren is gelopen, met name ook omdat je met partijen in gesprek bent. Er is ook een paar gezegd dat helaas de animo niet zo hoog was. Het heeft er ook mee te maken dat de bijeenkomsten die belegd zijn, die zijn belegd om het onderwerp te bespreken maar dat wil niet zeggen dat los van die momenten er geen overleg met horeca en para commercie is. Dat speelt ook te meer daar waar ook vanavond gezegd is het zou goed zijn om per dorp een overleg structuur op te zetten en dat die nu natuurlijk verschillend is en dat is het ook. Soms heb je per dorp één overleg structuur en een werkende. Bij anderen is het wat verdeeld over een dorp. Maar er zijn wel overal initiatieven waar te nemen. De voorzitter zegt te denken dat het goed is om daar waar mogelijk ook te enthousiasmeren om langs die lijn verder vorm te geven aan dat overleg en als gemeente daarin ook een bijdrage te leveren. Regels verduidelijken, ja dat is nodig. Handhaven, zo mogelijk één lijn trekken. Dat lijkt de voorzitter ook uitstekend. Er zijn een aantal opmerkingen gemaakt van de zijde van horeca Nederland. Binnenkort is er met de nieuwe vertegenwoordiger van Horeca Nederland een eerste kennismakingsgesprek. De beantwoording die gegeven is daar kan een groot deel of wellicht de gehele raad mee instemmen. Het lijkt de voorzitter ook goed om die punten die daarin genoemd

zijn om die te betrekken bij de verdere uitwerking waar we in loop van het jaar mee aan de slag gaan. Daar wil de voorzitter de kennismaking met de nieuwe vertegenwoordiger van Horeca Nederland ook bij betrekken. Handhaving is een onderdeel van de discussie zoals we die vanavond horen. In de stukken is gesteld dat het aantal meldingen dat er sprake is van ongemak, ongerief of hoe men dat wil noemen toch gelukkig beperkt blijft. Maar als zich daar pieken in voor zouden doen, dat heeft men afgelopen donderdag ook met elkaar geconstateerd, het is goed om te monitoren, en als zich ontwikkelingen voordoen om dan wellicht te kunnen schuiven met capaciteit zodat je of kunt verrassen of een probleem wat zich voordoet tijdig kunt aanpakken. Communiceren is heel belangrijk en de overleg structuur kan daar een rol bij spelen. Men moet niet altijd wachten tot er een moment van overleg structuur is maar zo nodig ook tussentijds dingen communiceren. Als het om de regels gaat, het stuk zoals dat is gepresenteerd met name daar waar een tekst van een APV genoemd is dat roept om een verduidelijking daar waar de tijden, de ene keer is het 0.00 uur en de andere keer is het 24.00 uur dat soort kleine dingetjes, maar er zijn ook andere dingen waar we in de loop van de komende maanden eens goed naar moeten kijken om dat wat helder te krijgen. De discussie is vanavond ook in een historisch perspectief geplaatst. Het was een boeiend onderdeel van de avond. Voor wat betreft de zuipketen kan gezegd worden, het is heel lang het idee geweest dat het moeilijk is om er een vinger achter te krijgen vaak omdat weleens genoemd wordt een zuipkeet, het geen zuipkeet is domweg omdat het een verzameling jongeren is aan huis anders dan iets bedrijfsmatigs of wat dan ook. Daar ligt elke keer weer de moeilijke bewijslast. Waar in het stuk staat dat het aantal meldingen met betrekking tot zuipketen op nul zou staan. De nul is verlaten dus er is de mogelijkheid om actie te ondernemen. Er is een melding of er zijn meer meldingen. Tot slot gelijke monniken, gelijke kappen. Leges afschaffen of niet afschaffen. Het schiet een gat in de begroting. Dat zal om en nabij de € 25.000,00 tot € 30.000,00 zijn daarbij gevoegd ook nog waar we het afgelopen donderdag over hadden de bijdrage van de processen verbaal van de stadswacht waar we ook een vergoeding voor kregen die is ook vervallen. Zo krijgen we meer gaten en daar moeten we oplossingen voor zoeken. Het deel van het afschaffen van de leges. De voorzitter wil voorstellen om daar ook in de loop van de komende maanden op terug te komen om eerst even te kijken wat precies de gevolgen daarvan zijn. Hetzelfde stelt de voorzitter voor met betrekking tot de schenk- en openingstijden. We kunnen vanavond een besluit nemen of kijken of we er heel snel op terug kunnen komen. Dan kunnen we ook de gevolgen zien van de doorwerking van openstelling en schenktijd tot 0.00 uur dan wel tot 01.00 uur. Met een monitoring krijgen we ook steeds meer een beeld waar we het over hebben. Dat is essentieel. Ook voor B&W is het helder, men krijgt sturingsmateriaal. Ook voor de raad is het prettig om te weten wat er speelt en de raad daarvan op de hoogte te houden. Het lijkt de voorzitter goed om dat op korte termijn te doen.

De raad besluit hierna overeenkomstig het voorstel van burgemeester en wethouders.

17. Sluiting.

De voorzitter verzoekt allen te gaan staan en sluit de vergadering met een moment van stilte.

Voor kennisgeving aangenomen in openbare vergadering van de raad der gemeente Gemert-Bakel gehouden op 30 april 2015.

DE RAAD VOORNOEMD,

De griffier,

De voorzitter,

Adviesnota aan de raad

Raadsvergadering: 30 april 2015
Agendanummer:
Team: griffie

Onderwerp: Benoemen commissiegriffier Economie & Sport en verlenen ontslag aan drie commissieleden

Aan de raad

Inleiding

De commissiegriffier van Economie & Sport (mevrouw Van Rooy) heeft aangegeven te willen stoppen als griffier van deze commissie. Voor haar is een vervangster gevonden en aangewezen in de persoon van mevrouw Steijaert.

Daarnaast hebben drie commissieleden te kennen gegeven te willen stoppen als commissielid en zij vragen de raad hen ontslag te verlenen.

Beslispunten

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Mevrouw E. Steijaert per direct te benoemen tot griffier van de raadscommissie Economie & Sport.2. Ontslag te verlenen aan het commissielid H.E. van Rixtel uit Gemert.3. Ontslag te verlenen aan het commissielid K.A. Bilal uit De Rips.4. Ontslag te verlenen aan het commissielid J.G.M. van Gaal uit Bakel |
|---|

Dit onderwerp komt aan de orde in: nvt

Dit onderwerp is aan de orde geweest in: nvt

Samenhang met eerdere besluiten en/of beleidsprogramma / raadsprogramma

Het besluit hangt samen met de raadsbesluiten d.d. 10 oktober 2013 tot wijziging van het vergaderstelsel en de verordening tot wijziging van de verordening op de raadscommissies 2013 d.d. 5 juni 2014

Beoogd effect

Zo spoedig mogelijk voorzien in de ontstane vacature van de commissiegriffier E&S en voldoen aan het verzoek van de commissieleden.

Duurzaamheid

nvt

Argumenten

J. van Rooy

Mevrouw Van Rooy is sinds 3 april met zwangerschapsverlof. Zij heeft aangegeven gezien haar werkzaamheden als programmaleider na haar zwangerschapsverlof te willen stoppen als commissiegriffier E&S. In overleg is besloten haar geen ontslag te verlenen, zodat zij gedurende deze raadsperiode de andere commissiegriffiers –indien noodzakelijk- kan vervangen.

H.E. van Rixtel

Op voordracht van de raadsfractie Dorpspartij heeft de gemeenteraad d.d. 15 mei 2014 als commissielid benoemd mevrouw H.E. Van Rixtel (Hilly) uit Gemert. Mevrouw Van Rixtel heeft op 29 maart 2015 een mail gestuurd naar de griffie met daarin het verzoek haar ontslag te verlenen gezien haar drukke bezigheden, waardoor zij zich niet voldoende kan inzetten. Voorgesteld wordt met het gevraagde ontslag in te stemmen en het bijbehorende raadsbesluit vast te stellen.

K.A. Bilal

Op voordracht van de raadsfractie PvdA heeft de gemeenteraad d.d. 15 mei 2014 als commissielid benoemd de heer K.A. Bilal (Galid) uit Bakel. De heer Bilal heeft op 8 april 2015 een mail gestuurd naar de griffie met daarin het verzoek zijn ontslag te verlenen omdat hij wegens langdurige ziekte geen officieel lid meer is van de PvdA fractie. Voorgesteld wordt met het gevraagde ontslag in te stemmen en het bijbehorende raadsbesluit vast te stellen.

J.G.M. van Gaal

Op voordracht van de raadsfractie D66 heeft de gemeenteraad d.d. 15 mei 2014 als commissielid benoemd mevrouw J.G.M. van Gaal (Lisa). Mevrouw Van Gaal heeft op 22 april 2015 een brief gestuurd met daarin het verzoek haar ontslag te verlenen omdat zij verhuisd is naar Eindhoven.

Kanttekeningen

n.v.t.

Vervallen “oude” regelgeving

--

Uitvoering

De griffie draagt zorg voor het inwerken van de commissiegriffier en het afwerken van het ontslag van beide commissieleden.

Bijlagen

1. Raadsbesluit benoeming commissiegriffier Economie & Sport. mevrouw E. Steijaert
2. Raadsbesluit verlenen ontslag aan commissielid Van Rixtel (Dorpspartij)
3. Raadsbesluit verlenen ontslag aan commissielid Bilal (PvdA)

Ter inzage gelegde stukken: nvt

Gemert, 13 april 2015

De griffier,

M.J. Swinkels

Raadsbesluit

Onderwerp: Benoemen van commissiegriffier raadscommissie Economie & Sport

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het voorstel d.d. 13 april 2015;

gelet op de:

Gemeentewet, artikel 107 tot en met 107^e;

Verordening op de raadscommissies Gemert-Bakel 2013;

Besluit

Mevrouw E. Steijaert per direct te benoemen tot griffier van de raadscommissie Economie & Sport.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering d.d. 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening

Raadsbesluit

Onderwerp: Verzoek verlening ontslag aan commissielid mevrouw Van Rixtel uit Gemert

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het verzoek van commissielid mevrouw Van Rixtel van de Dorpspartij d.d. 29 maart 2015;

gelet op de Gemeentewet en op de Verordening op de raadscommissies Gemert-Bakel 2013;

Besluit

Ontslag te verlenen aan het commissielid H.E. van Rixtel uit Gemert.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering d.d. 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening

Raadsbesluit

Onderwerp: Verzoek verlening ontslag aan commissielid, de heer Bilal uit De Rips

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het verzoek van commissielid de heer Bilal en de fractievoorzitter de heer Mastenbroek van de PvdA d.d. 8 april 2015;

gelet op de Gemeentewet en op de Verordening op de raadscommissies Gemert-Bakel 2013;

Besluit

Ontslag te verlenen aan het commissielid K.A. Bilal uit De Rips.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering d.d. 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening

Raadsbesluit

Onderwerp: Verzoek verlening ontslag aan commissielid mevrouw Van Gaal uit Bakel

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het verzoek van commissielid mevrouw Van Gaal van D66 d.d. 22 april 2015;

gelet op de Gemeentewet en op de Verordening op de raadscommissies Gemert-Bakel 2013;

Besluit

Ontslag te verlenen aan het commissielid J.G.M. van Gaal uit Bakel.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering d.d. 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening

Memo vergadering gemeenteraad d.d. 30 april 2015

Bijlage bij agendnummer: 5
Zaaknr. n.v.t.
Van : griffier

Onderwerp: ontslag commissielid Van Rixtel, Dorpspartij

Op voordracht van de raadsfractie Dorpspartij heeft de gemeenteraad d.d. 15 mei 2014 als commissielid benoemd mevrouw H.E. Van Rixtel (Hilly) uit Gemert. Mevrouw Van Rixtel heeft op 29 maart 2015 een mail gestuurd naar de griffie met daarin het verzoek haar ontslag te verlenen gezien haar drukke bezigheden, waardoor zij zich niet voldoende kan inzetten. Voorgesteld wordt met het gevraagde ontslag in te stemmen en het bijbehorende raadsbesluit vast te stellen.

Lisa van Gaal
Generaal Coenderslaan 21,
5623 LT Eindhoven.

Aan

Gemeente Gemert-Bakel

t.a.v. de griffier van de gemeenteraad.

Gemert, 22 april 2015

Onderwerp: Ontslag commissielid D66

Door de gemeenteraad van Gemert-Bakel ben ik benoemd als commissielid voor D66. Helaas moet ik ontslag nemen en verzoek de gemeenteraad dan ook om mij ontslag te verlenen als commissielid. De reden van mijn ontslag is de verhuizing naar de gemeente Eindhoven.

Met vriendelijke groet,

Lisa van Gaal

Adviesnota aan de raad

Raadsvergadering: 30 april 2015
Agendanummer:
Team: BV
Zaaknr. 977160

Onderwerp: Aanbesteding accountant

Aan de raad

Inleiding

Na de jaarrekening 2014 loopt het contract met de huidige accountant af. In gezamenlijkheid met de Peelgemeenten en de gemeenschappelijke regeling Peel 6.1 is een aanbesteding georganiseerd om te komen tot een nieuw accountancycontract.

Beslispunten

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. In te stemmen met het gunningsadvies en de opdracht te gunnen aan Baker Tilly Berk te Breda en de andere inschrijver af te wijzen.2. Deze gunningsbeslissing door Bizob aan de inschrijvende partijen kenbaar te maken. |
|---|

Dit onderwerp komt aan de orde in:

Commissie algemene zaken, financiën en vastgoed d.d. 8 april 2015

Dit onderwerp is aan de orde geweest in:

Samenhang met eerdere besluiten en/of beleidsprogramma / raadsprogramma

Op 11 december 2014 heeft de gemeenteraad het programma van eisen en de inkoopstrategie vastgesteld.

Beoogd effect

Het inkooptraject "Accountantscontrole gemeenten Asten, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek, Someren plus de GR Peel 6.1." is afgerond en wordt beëindigd met een gunningsadvies aan de raad.

Duurzaamheid

n.v.t.

Argumenten

1.1 Gemeenteraad is opdrachtgever van de accountant

De gemeenteraad is vanuit haar duale rol opdrachtgever voor de accountant. Het gunningsbesluit is daarom een bevoegdheid van de raad.

1.2 Inkoopteam en toegevoegde raadsleden kunnen instemmen met gunningsadvies

Het inkoopteam en de raadsleden van de gemeenten die de inschrijvingen hebben beoordeeld, kunnen zich vinden in het gunningsadvies. Onderdeel van dit inkooptraject is een presentatie door de inschrijvende accountantskantoren. Deze presentaties hebben plaatsgevonden op 5 maart 2015. Tijdens deze presentatie-avond waren namens de gemeenteraad van Gemert-Bakel de raadsleden Mastenbroek en Van den Elsen aanwezig. Na deze presentatie is de totale beoordeling afgerond. De samenvatting van het proces, het gunningsadvies en de beoordelingsmatrix zijn op grond van de aanbestedingswetgeving vertrouwelijk en liggen voor uw raad ter inzage.

1.3 Aanbesteding is conform procedure verlopen

In de bijlage 1 samenvatting proces en gunningsadvies is de procedure beschreven met betrekking tot de aanbesteding van de accountantscontrole voor de gemeenten Asten, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek, Someren plus de GR Peel 6.1

1.4 Beoordeling inschrijvingen

Voor beoordeling van de inschrijvingen verwijzen wij u (in verband met de geheimhouding) naar de vertrouwelijke bijlagen 1 en 2.

Kantttekeningen

n.v.t.

Vervallen “oude” regelgeving

--

Financiën

De totale jaarlijkse aanneemsom voor Gemert-Bakel komt uit op € 34.405. Dit past binnen het jaarlijks budget van € 70.000 wat beschikbaar is voor accountancy- en adviesdiensten.

Uitvoering

De gemeente Gemert-Bakel neemt als laatste een besluit. Hierna wordt het besluit kenbaar gemaakt aan de inschrijvers. Tot die tijd is deze informatie strikt vertrouwelijk en mag op generlei wijze kenbaar worden gemaakt dan door middel van de formele afwijzings- en gunningsbrieven aan de inschrijvers. Wanneer deze standstill periode na 30 april is afgelopen en er geen bezwaren zijn aangetekend zal deze gunningsbeslissing worden gepubliceerd op TenderNed.

Bijlagen

1. Samenvatting proces en gunningsadvies (vertrouwelijk)
2. Beoordelingsmatrix (vertrouwelijk)

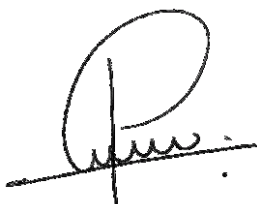
Ter inzage gelegde stukken

1. Samenvatting proces en gunningsadvies (vertrouwelijk)
2. Beoordelingsmatrix (vertrouwelijk)

Gemert, 17 maart 2015

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,



A.A.T.G. Jansen MBA



Drs. J. van Zomeren

Raadsbesluit

Bijlage bij agendanummer:
Zaaknr. 977160

Onderwerp: Aanbesteding accountant

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 17 maart 2015;

gelet op artikel 213 van de Gemeentewet,

Besluit

1. In te stemmen met het gunningsadvies en de opdracht te gunnen aan Baker Tilly Berk te Breda en de andere inschrijver af te wijzen.
2. Deze gunningsbeslissing door Bizob aan de inschrijvende partijen kenbaar te maken.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Gemert-Bakel van 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening



Samenvatting proces en gunningsadvies

"Accountantscontrole gemeente Asten, gemeente Deurne,
gemeente Gemert-Bakel, gemeente Helmond, gemeente
Laarbeek, gemeente Someren, Gemeenschappelijke Regeling
van Peel 6.1"

BIZOB-2014-AS-BU-003

**Dit stuk is vertrouwelijk en niet bestemd
voor de openbaarheid omdat het
concurrentiegevoelige informatie bevat.**

Inleiding

In september 2014 is gestart met het inkooptraject "accountantscontrole" voor gemeente Asten, gemeente Deurne, gemeente Gemert-Bakel, gemeente Helmond, gemeente Laarbeek, gemeente Someren, Gemeenschappelijke Regeling van Peel 6.1. Het doel van de aanbesteding was om. Het doel van de individuele organisaties is om gezamenlijk een ervaren dienstverlener te contracteren, die het beste voldoet aan het gestelde in het aanbestedingsdocument en de daarbij behorende bijlagen. Met deze dienstverlener wordt per organisatie een overeenkomst aangegaan, waarvan het concept als bijlage bij het aanbestedingsdocument is gevoegd.

Dit heeft uiteindelijk geleid tot een Europese procedure volgens Aanbestedingswet 2012 (1 november 2012, Staatsblad 2012, 542). Deze wet ziet toe op een hernieuwde implementatie van de Europese Richtlijnen 2004/17/EG en 2004/18/EG alsmede de Rechtsbeschermingsrichtlijnen (2007/66/EG), ter bevordering van de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en naleving van het aanbestedingsrecht.

Om te komen tot de gunning van de opdracht, zijn de volgende stappen gezet:

1. opstellen van de inkoopstrategie;
2. vaststellen van de inkoopstrategie door de gemeenteraad;
3. opstellen van het aanbestedingsdocument door de intergemeentelijke werkgroep bestaande uit mevrouw J. (José) Peerlings gemeente Asten, de heer A. (Ard) Brummans gemeente Deurne, de heer J. (Jan) Post gemeenten Laarbeek en Gemert-Bakel, de heer H. (Huub) van Putte gemeente Helmond en GR Peel 6.1., de heer B. (Buck) Messing gemeente Someren, mevrouw M. (Monique) Gouw Bizob en mevrouw A. (Anja) Saric Bizob;
4. vaststellen van het aanbestedingsdocument door de gemeenteraad;
5. Publiceren van het aanbestedingsdocument op 18 december 2014;
6. versturen nota van inlichtingen op uiterlijk 13 februari 2015;
7. het openen van de inschrijvingen op 19 februari 2015;
8. het beoordelen van de ingediende offertes.

De uiteindelijke gunning vindt plaats op basis van het gunningscriterium "economisch meest voordelige inschrijving" conform het aanbestedingsdocument.

Inkoopstrategie

Op basis van de inkoopstrategie heeft de gemeente de volgende besluiten genomen:

- een gezamenlijke openbare Europese aanbestedingsprocedure voor de accountantscontrole gemeente Asten, gemeente Deurne, gemeente Gemert-Bakel, gemeente Helmond, gemeente Laarbeek, gemeente Someren, Gemeenschappelijke Regeling van Peel 6.1 te doorlopen;
- zeven afzonderlijke contracten te sluiten met één opdrachtnemer;
- de werkzaamheden aan te besteden middels een functioneel programma van eisen;
- de tarieven uit te vragen als een vaste aanneemsom voor de jaarrekeningcontrole (inclusief interim controle) gedurende de looptijd van de overeenkomst;
- een overeenkomst aan te gaan voor de duur van twee (2) jaar, met de mogelijkheid de overeenkomst te verlengen met twee (2) maal één (1) jaar;
- gunning te laten geschieden op basis van de economisch meest voordelige inschrijving;
- social return van toepassing te verklaren op dit project;
- de leden van de intergemeentelijke werkgroep te mandateren voor het inhoudelijk opstellen van het aanbestedingsdocument en het controleren en accepteren van de nota's van inlichtingen en de beoordeling van de inschrijvingen;
- de inkoper te mandateren om alle routinematige correspondentie in het kader van de aanbesteding met de ondernemers uit te voeren.

Aanbestedingsdocument

Het aanbestedingsdocument is door de gemeenteraad in november 2014 goedgekeurd.

In het aanbestedingsdocument is vastgelegd dat de opdracht gegund wordt aan de inschrijver met de "economisch meest voordelige inschrijving", conform onderstaande verdeling.

Gunnings-criterium	Hoofdcriteria	Subcriteria	Factor	Onderliggende criteria	Factor
EMVI	Prijs	3.4.1 Prijs	40%	Totale aanneemsom accountancy diensten	100%
	Kwaliteit	3.4.2 Plan van aanpak	40%	Samenstelling en continuïteit van het controleteam	10%
				Visie op de natuurlijke adviesfunctie	30%
				Controlefilosofie en -aanpak	30%
				Digitalisering van gegevens	10%
				Communicatieplan	20%
		3.4.3 Presentatie	20%	Presentatie	100%

Aanbesteding

Op 18 december 2014 is de aanbesteding op de daarvoor bestemde website van TenderNed en de EU website voor aanbestedingen gepubliceerd. Geïnteresseerde ondernemingen konden tot 19 februari 2015 het aanbestedingsdocument downloaden en naar aanleiding hiervan vragen stellen.

De ondernemingen hadden de mogelijkheid om vragen te stellen over het aanbestedingsdocument. Deze vragen zijn beantwoord door de intergemeentelijke werkgroep. Op 30 januari 2015 is de nota van inlichtingen gepubliceerd.

Op 19 februari 2015 moest voor 11.00 uur de inschrijvingen ingediend in de digitale kluis op website van TenderNed. In totaal hebben 2 ondernemingen een inschrijving ingediend. Hiervan is een proces verbaal opgemaakt. Dit proces verbaal is verzonden aan alle inschrijvers.

Samenvatting proces en gunningadvies "Accountantscontrole gemeente Asten, gemeente Deurne, gemeente Gemert-Bakel, gemeente Helmond ,gemeente Laarbeek, gemeente Someren, Gemeenschappelijke Regeling van Peel 6.1"

Beoordeling ingediende offertes

De ingediende inschrijvingen zijn – mede door de juridische afdeling - getoetst op compleetheid zoals vastgelegd in het aanbestedingsdocument.

De ingediende plannen van aanpak zijn allereerst individueel door de raadsleden de intergemeentelijke werkgroep beoordeeld.

Op 26 februari 2015 en 4 maart 2015 zijn de individuele beoordelingen in gezamenlijkheid besproken en zijn in gezamenlijkheid punten aan de plannen van aanpak gegeven.

Op 5 maart 2015 hebben twee (2) partijen een presentatie verzorgd, waar de behandeling van een casus onderdeel van uitmaakte. Deze presentaties zijn in gezamenlijkheid besproken waarna in gezamenlijkheid de punten voor de gehouden presentaties zijn gegeven.

De prijzen waren reeds vergeleken door Bizob. Deze prijzen waren bij de rest van de projectleden niet bekend. Dit om mogelijke beïnvloeding door kennis te hebben van prijs uit te sluiten bij het beoordelen van het plan van aanpak en de presentatie.

Beoordeling

Hieronder treft u de totaalscore van de inschrijvers aan onderverdeeld in het onderdeel prijs, plan van aanpak, presentatie en totaal.

Inschrijver	Score Prijs (40%)	Score Plan van aanpak (40%)	Score Presentatie (20%)	Totaalscore
Baker Tilly Berk	6,7	6,7	8	6.9
BDO	5,3	6,4	6	5.9

De inschrijver met de hoogste totaalscore (economisch meest voordelige inschrijving) is Baker Tilly Berk te Breda. Zij heeft ingeschreven voor een totaalbedrag van € 186.820,00 per jaar excl. btw, voor de uitvoering van de jaarrekeningcontrole en de interimcontrole. De huidige totale kosten voor de genoemde werkzaamheden bedragen € 194.450,00 excl. btw (gebaseerd op de kosten voor boekjaar 2013).

Gunningsadvies en vervolgacties

Uit bovenstaande gegevens, waarin de gevolgde procedure en de resultaten zijn weergegeven, adviseert de intergemeentelijke werkgroep de opdracht te gunnen aan Baker Tilly Berk te Breda en de overige inschrijver af te wijzen.

Namens de intergemeentelijke werkgroep opgemaakt op 6 maart 2015.

Anja Saric
Concern inkoper
Bureau Inkoop en Aanbestedingen Zuidoost-Brabant

Voor akkoord namens de gemeente:

Naam: _____

Functie: _____

Afdeling: _____

Offerte evaluatie detailblad: Inschrijvingseisen					
BEOORDELINGSFACTOREN:		BTB		BDO	
		√ / x	opm.	√ / x	opm.
Inschrijvingseisen					
	Eigen verklaring uitsluitingsgronden	v		v	
	Plan van aanpak	v		v	
	Inschrijfbijlet	v		v	
Opmerkingen:					

Adviesnota aan de raad

Raadsvergadering: 19 maart 2015
Agendanummer:
Team: AO
Zaaknr. 1027671

Onderwerp: Toekomstvisie Brandweezorg, 1e begrotingswijziging 2015 en Dekkingsplan 2014
Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost.

Aan de raad

Inleiding

Toekomstvisie Brandweezorg

Op 26 september 2013 heeft het algemeen bestuur de opdracht tot visieontwikkeling opgedragen aan de bestuurlijke werkgroep Toekomstvisie Brandweezorg.

Centrale vraag voor deze bestuurlijke werkgroep was hoe de brandweezorg er in de toekomst uit zou moeten zien, met als perspectief 2018. Parallel aan de bestuurlijke lijn werd door de ambtelijke organisatie, in werkgroepen, gewerkt aan toekomstbeelden voor de brandweer, toegespitst op incidentbestrijding, risicobeheersing en brandveilig leven. Deze twee 'sporen' – bestuurlijk en ambtelijk – zijn door de bestuurlijke werkgroep samengebracht, resulterend in de voorliggende eindrapportage Toekomstvisie Brandweezorg.

1^e begrotingswijziging VRBZO

Op basis van deze Toekomstvisie kan door een versobering van de brandweezorg een bezuiniging gerealiseerd worden op de totale begrotingsomvang van VRBZO (circa 4,5 miljoen euro). Dit leidt voor Gemert-Bakel tot een inwonerbijdrage in 2018 van € 1.209.507,-- De financiële paragraaf van de Toekomstvisie is vertaald in de 1^e begrotingswijziging 2015.

Dekkingsplan VRBZO 2014

In de Wet veiligheidsregio's is bepaald dat het bestuur van de veiligheidsregio eenmaal per vier jaar een beleidsplan vaststelt waarin het beleid is vastgelegd ten aanzien van de taken van de veiligheidsregio (Wvr artikel 14). In het beleidsplan dient het bestuur van de veiligheidsregio onder meer aan te geven welke opkomsttijden voor de brandweer gelden en een beschrijving van de aanwezigheid van brandweerposten in de gemeenten alsmede de overige voorzieningen en maatregelen, noodzakelijk voor de brandweer om daaraan te voldoen (Wvr artikel 14, lid 2, onder f). Het voorliggende Dekkingsplan 2014 geeft inzicht in de opkomsttijden die vanuit de aanwezige posten gerealiseerd kunnen worden, in relatie tot de genormeerde opkomsttijden.

Het algemeen bestuur heeft de Toekomstvisie, de 1e begrotingswijziging en het Dekkingsplan nu aan de burgemeester/college aangeboden met het verzoek om hierover uw raad te horen en u in de gelegenheid te stellen uw zienswijze te geven. Ons college doet u hiertoe onderstaand voorstel.

Beslispunten

In te stemmen met de bijgaande concept zienswijzebrief waarin uw raad:

1. met instemming kennis neemt van de eindrapportage Toekomstvisie Brandweezorg en de daaraan gerelateerde 1e begrotingswijziging 2015 van de VRBZO;
2. het algemeen bestuur vraagt een deel van het beschikbare budget voor Brandveilig Leven in te zetten voor uitvoerende activiteiten op dat terrein;
3. het algemeen bestuur vraagt het onderdeel First Responder te laten behouden als basistaak inclusief de financiering door de VRBZO;

- | |
|---|
| <p>4. met instemming kennis neemt van het Dekkingsplan 2014 met dien verstande dat het bestuur van VRBZO wordt verzocht slechts te investeren in het optimaliseren van de repressieve slagkracht voor zover dit past binnen de (financiële) kaders van de Toekomstvisie Brandweezorg;</p> |
|---|

Dit onderwerp komt aan de orde in:

Commissie Algemene Zaken, Financiën en Vastgoed van 25 februari 2015

Dit onderwerp is aan de orde geweest in:

College van burgemeester en wethouders van 3 februari 2015

Samenhang met eerdere besluiten en/of beleidsprogramma / raadsprogramma

--

Beoogd effect

De fysieke veiligheid in de regio Brabant Zuid-Oost zo optimaal mogelijk te borgen tegen redelijke kosten.

Duurzaamheid

--

Argumenten

1.1. De Toekomstvisie Brandweezorg voldoet aan de eerder door uw raad (en ons college) vastgestelde en afgegeven kaders.

Vanaf de aanvang van het regionaliseringstraject (vaststellen aangepaste gemeenschappelijke regeling) heeft zowel het college als uw raad een aantal kaderstellende uitgangspunten vastgesteld. Dit kader is steeds de meetlat geweest waaraan voorstellen die vanuit VRBZO werden voorgelegd werden getoetst. Deze uitgangspunten betroffen samengevat:

1. De gemeente Gemert-Bakel heeft uiteindelijk ingestemd met een verdeling van de kosten naar rato van het gemeentefonds conform "Model Deurne", vastgesteld in uw raadsvergadering van 6 november 2014.
2. De gemeente Gemert-Bakel pleit voor een geleidelijke overgang naar de nieuwe financiële situatie; een financiële overgangsregeling.
3. De gemeente Gemert-Bakel pleit voor het treffen van efficiëncymaatregelen en een verlaging van het kostenniveau, ook de VRBZO zal moeten bezuinigen.
4. De totale kosten van de VRBZO mogen nooit meer zijn dan de uitkering gemeentefonds, sub-

cluster Brandweezorg en Rampenbestrijding.

Indien we het voorliggend voorstel afzetten tegen deze uitgangspunten kunnen we concluderen dat de Toekomstvisie uiteindelijk voldoet aan de door Gemert-Bakel geaccepteerde kaders:

1. De verdeling van de kosten gaat naar rato van uitkering van het gemeentefonds, sub-cluster Brandweezorg en Rampenbestrijding. Dit betreft een transparante en eenduidige verdeelsleutel.
2. Er is een geleidelijke overgang naar de nieuwe financiële situatie (zogenaamde Model Deurne; zie ook kanttekening 1.2).
3. Er is sprake van een bezuiniging van 4,5 miljoen euro. In de Toekomstvisie zijn een flink aantal bezuinigingsmaatregelen opgenomen. De voorstellen leiden tot een beperkter zorgniveau dat door het algemeen bestuur acceptabel wordt geacht. De kosten overstijgen niet de uitkering gemeentefonds.

1.2. De Toekomstvisie is in breed overleg opgesteld en goed onderbouwd.

De Toekomstvisie is in opdracht van het algemeen bestuur VRBZO opgesteld door een bestuurlijke werkgroep, de ondernemingsraad van VRBZO en het management van VRBZO. De vragen en opmerkingen die naar voren zijn gekomen uit deze consultatieronde zijn in de aanbiedingsbrief beantwoord/verwerkt en hebben op een aantal punten geleid tot aanpassingen in de toekomstvisie.

1.3. Brandveilig Leven is een essentieel onderdeel van brandweezorg. Burgers worden daarmee zelfredzamer en beter in staat gesteld eigen verantwoordelijkheid te nemen. Brandveilig Leven moet daarom goed worden geborgd in de basisbrandweer-zorg.

Eigenkracht (eigen verantwoordelijkheid en zelfredzaamheid) vormt één van de bestuurlijke grondbeginselen in de Toekomstvisie. Dit uitgangspunt en het hele pallet aan werkzaamheden en taken die VRBZO in samenwerking met andere organisaties daarin uitvoert, wordt Brandveilig Leven genoemd. Voorbeelden van activiteiten op dit terrein zijn: Voorlichting na brand, lespakket Brááánd op scholen en voorlichtingsbijeenkomsten senioren 55+ en "Broodje Brandweer". Ontwikkeling van producten wordt in de Toekomstvisie gezien als basistaak, de uitvoering wordt gelegd bij de gemeenten. Risico daarvan is dat de uitvoering per gemeente enorm kan verschillen. Om effectief te zijn dient Brandveilig Leven op een bepaald minimaal basisniveau op eenduidige wijze te worden weggezet in de regio. Het mag dan niet teveel afhankelijk zijn van lokale keuzes die daarin worden gemaakt. Dat kan geborgd worden door ook de uitvoering essentieel onderdeel te laten zijn van het basistakenpakket VRBZO. In het concept voorstel was het voornemen om 7 fte's vanuit de brandweer in te zetten voor Brandveilig Leven. De burgemeesters hebben aangegeven dat dit maximaal 2 fte's mogen worden. De Werkgroep is opdracht gegeven het budget van de geplande 5 fte's om te zetten in voorstellen om het Brandveilig Leven in de gemeenten financieel mogelijk te maken oftewel "uit te rollen" binnen de gemeenten.

1.4. Het Dekkingsplan is een afgeleide van de Toekomstvisie.

In de oplegnotitie van VRBZO voor het algemeen bestuur, wordt het algemeen bestuur verzocht uit te spreken dat VRBZO zich samen met gemeenten gaat inzetten op het verbeteren van repressieve maatregelen en op het toepassen van flankerend beleid. Hierbij zetten wij de kanttekening dat het 'verbeteren van repressieve maatregelen' en 'het toepassen van flankerend beleid' uitdrukkelijk binnen de kaders van de Toekomstvisie moet plaatsvinden en niet aanvullend daarop. Dat zou immers de versoering die met de Toekomstvisie beleidsmatig wordt vastgesteld weer (deels) teniet doen.

1.5. De in het Dekkingsplan omschreven overschrijdingen van normtijden waren ook al bekend en geaccepteerd toen de brandweer nog bij de gemeente hoorde.

Kanttelingen

1.1 Er is sprake van een versobering van de brandweezorg

In de Toekomstvisie is sprake van een versobering van de brandweezorg. Veiligheid bieden is een kerntaak van de gemeente. De complexiteit van de samenleving en de beperkte mogelijkheden van de overheid noodzaken tot een hernieuwde afweging tussen de verantwoordelijkheden van burger/samenleving en overheid. Deze herverdeling van verantwoordelijkheden is in de Toekomstvisie verwerkt. Wij achten de ingezette versobering gerechtvaardigd en de effecten ervan acceptabel.

Gevolgen voor de brandweerposten voor Gemert-Bakel

De eerste plannen en financieringsmodellen waren niet gunstig voor de gemeente Gemert-Bakel. Alhoewel de gemeente Gemert-Bakel een nadeelgemeente qua financiën blijft, heeft er toch een behoorlijke financiële bijstelling plaatsgevonden. Ook de uitvoeringsplannen zijn in positieve zin bijgesteld. Zo houdt Gemert-Bakel haar 3 uitrukposten (De Rips zou eerst verdwijnen). Bij alle posten in Brabant Zuidoost zullen de 2^{de} tankautospuitten verdwijnen als grootste bezuiniging. Dus ook bij de post Gemert zal de 2^{de} tankspuitauto verdwijnen. Bij een grote brand zal een naburige kazerne gealarmeerd worden. Het verdwijnen van deze 2^{de} tankautospuiter heeft geen gevolgen voor het aantal vrijwillige brandweermensen binnen Gemert-Bakel. Doordat de bezetting van 2,5 naar 3 gaat per wagen en het natuurlijk verloop van enkele brandweervrijwilligers. In de regio zullen wel 16 hulpverleningsvoertuigen worden vervangen in 4 zwaarder uitgeruste voertuigen met gespecialiseerde bezetting. Ook zal er in de regio een redvoertuig vervallen. Hierdoor ontstaat er een sobere regionale brandweer. De bestuurlijke werkgroep acht deze voorstellen als een acceptabele beperking van het zorgniveau. Groot aandachtspunt is wel de verdere uitwerking van het onderdeel "Brandveilige Leven".

1.2. Gemert-Bakel is een zogenaamde nadeelgemeente. De kosten voor brandweezorg zijn herverdeeld over de deelnemende gemeenten en vallen voor Gemert-Bakel hoger uit dan vóór de regionalisatie.

Zoals u bekend heeft de regionalisering van de brandweer tot gevolg dat de financiële bijdragen van de 21 gemeenten veranderen. Er is immers sprake geweest van het samenvoegen van 21 lokale brandweren tot één brandweer met één regionaal kostenplaatje. Al eerder heeft het algemeen bestuur VRBZO ingestemd met een verdeelmodel dat is aangedragen door de gemeente Deurne. het zogenaamde "model Deurne". Onze raad is op 6 november 2014 uiteindelijk akkoord gegaan met dit verdeelmodel.

In 2018 betalen de gemeenten hun bijdrage volledig naar rato van de uitkering van het gemeentefonds, sub-cluster brandweezorg en rampenbestrijding. Gemeenten waarbij de kosten stijgen, waaronder Gemert-Bakel, betalen in de eerste drie jaar niet de volledige kosten. De staffel voor de compensatie bedraagt: 25% in 2015, 50% in 2016, 75% in 2017 en 100% in 2018. Nadeelgemeenten betalen dus in 2016 25% van de stijging, het verschil van 75% wordt verrekend met de kostendaling van de voordeelgemeenten.

1.3. Enkele taken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, maar die werden uitgevoerd door de lokale brandweer, horen niet tot de basisbrandweezorg.

Van "oudsher" voerde de lokale brandweer taken uit die niet onder basisbrandweezorg vallen. De belangrijkste zijn: reinigen wegdek (niet incident gerelateerde werkzaamheden) en de periodieke controles van de bluswatervoorzieningen. In de Toekomstvisie wordt een menukaart aangekondigd met de producten en diensten en de daarbij behorende tarieven die niet tot de basisbrandweezorg horen. Op dit moment wordt intern, mede in overleg met VRBZO, onderzocht op welke wijze dergelijke taken in de toekomst het beste kunnen worden uitgevoerd. Ten aanzien van bluswatervoorzieningen dient te worden vermeld dat bovenregionaal gezocht wordt naar alternatieven. Zo zijn er regio's waarin de brandkranen voor een groot deel zijn vervangen door blustankwagens.

Het onderdeel First Responders wordt momenteel bekostigd via de VRBZO. In de Toekomstvisie Brandweezorg wordt de inzet van de First Responders nader bekeken rondom het thema Reanimatie Team Brandweer (RTB). Het RTB gaat dan gelden voor alle gemeenten binnen Brabant Zuidoost. Hierbij zal ook bekeken worden welke mogelijke financiële gevolgen dit heeft

voor de gemeenten.

Vervallen “oude” regelgeving

--

Financiën

Op basis van de in het voorjaar beschikbaar gekomen concept Toekomstvisie is de nieuwe financiële bijdrage van de gemeente Gemert-Bakel al verwerkt in onze begroting 2015 (en meerjarenraming). Het financiële plaatje dat nu op basis van de definitieve Toekomstvisie voorligt, wijkt daar iets van af. Dit heeft te maken met de nu opgenomen indexering en het Brandveilig Leven.

Voor Gemert-Bakel ziet de ontwikkeling van de financiële bijdrage er als volgt uit:

	2015	2016	2017	2018
Begroting 2015 Gemert-Bakel	1.075.778	1.127.923	1.166.948	1.177.746
Toekomstvisie, 1e begrotingswijziging				
Veiligheidsregio	1.084.203	1.144.518	1.191.482	1.209.507
Verschil t.o.v. begroting (V=voordeel, N=Nadeel)	8.425 N	16.595 N	24.534 N	31.761 N

De verschillen ten opzichte van onze begroting worden middels onze 1^e financiële rapportage 2015 in onze (meerjaren)begroting verwerkt.

Uitvoering

B&W 3 februari 2015

Commissie Algemene Zaken, Financiën en Vastgoed 25 februari

Gemeenteraad 19 maart 2015

Bijlagen

1. Toekomstvisie Brandweezorg
2. Dekkingsplan 2014
3. Conceptbrief zienswijze van uw raad
4. 1^e wijziging begroting VRBZO 2015

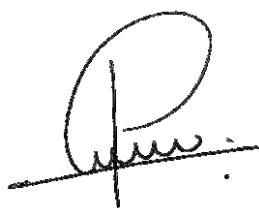
Ter inzage gelegde stukken

1. Toekomstvisie Brandweezorg
1. Dekkingsplan 2014
3. Conceptbrief zienswijze van uw raad
4. 1^e wijziging begroting VRBZO 2015

Gemert, 3 februari 2015

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized capital 'P' followed by several loops and a horizontal line at the bottom.

A.A.T.G. Jansen MBA

A handwritten signature in black ink, featuring a stylized capital 'J' followed by several loops and a horizontal line at the bottom.

Drs. J. van Zomeren

Raadsbesluit

Bijlage bij agendanummer:
Zaaknr. 1027671

Onderwerp: Toekomstvisie Brandweezorg, 1^e begrotingswijziging VRBZO 2015 en Dekkingsplan 2014

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 februari 2015;

gelet op de Wet veiligheidsregio's;

Besluit

1. Kennis te nemen van de eindrapportage Toekomstvisie Brandweezorg en de daaraan gerelateerde 1^e begrotingswijziging VRBZO 2015.
2. Kennis te nemen van het Dekkingsplan 2014.
3. Een brief te sturen naar de VRBZO waarin het besluit van de raad wordt weergegeven en een terugblik wordt gegeven op het gelopen proces, waarbij de belangrijkste punten voor de raad van Gemert-Bakel worden aangegeven.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening

Raadsbesluit

Bijlage bij agendanummer:
Zaaknr. 1027671

Onderwerp: Toekomstvisie Brandweezorg, 1^e begrotingswijziging VRBZO 2015 en Dekkingsplan 2014

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 februari 2015;

gelet op de Wet veiligheidsregio's;

Besluit

1. Houdt het besluit over de Toekomstvisie Brandweezorg, 1^e begrotingswijziging VRBZO 2015 en Dekkingsplan 2014 aan tot de raadsvergadering van 30 april a.s.
2. Stelt de geamendeerde zienswijze van de raad vast.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 19 maart 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

mevrouw M.J. Swinkels

Drs. J. van Zomeren

Onderwerp:
Beleid brandweer

Uw brief, ontvangen op:
21 januari 2015

Uw kenmerk:

Ons kenmerk:
griffie

Bijlage(n): **1: unaniem
aangenomen motie**

Gemert : **23 maart 2015**
Verzonden:

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
t.a.v. de voorzitter van het Algemeen Bestuur,
De heer R. van Gijzel
Postbus 242
5600 AE Eindhoven

Geachte heer Van Gijzel,

U heeft ons de mogelijkheid geboden onze zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van de eindrapportage Toekomstvisie Brandweezorg, de 1^e Begrotingswijziging 2015 en het Dekkingsplan 2014 van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost (VRBZO).

Wij hebben in onze vergadering van 19 maart 2015 besloten om nog niet met instemming kennis te nemen van de eindrapportage Toekomstvisie Brandweezorg en de daaraan gerelateerde 1^e begrotingswijziging 2015 van de VRBZO. Deze beslissing houden wij aan tot de raadsvergadering van 30 april 2015.

Nadat diverse leden van de gemeenteraad hebben gesproken met de vrijwilligers van de brandweer die in onze gemeente actief zijn en nadat een vrijwilliger namens alle vrijwilligers heeft ingesproken tijdens de voorbereidende commissievergadering op 25 februari jl. hebben wij grote zorgen die wij u in deze zienswijze kenbaar maken.

In het voorliggende voorstel wordt namelijk bezuinigd op voertuigen en vrijwilligers. Vrijwilligers vormen het fundament, 'hart en ziel', van de brandweerorganisatie. Door het schrappen van voertuigen en de bijbehorende vrijwilligers worden de overige vrijwilligers zwaarder belast. Te meer omdat zij vaker zullen moeten uitrukken om elders assistentie te gaan verlenen. Deze zwaardere belasting aan de ene kant en bezuinigingen op hun materiaal aan de andere kant, resulteert ons inziens in een afname van de motivatie bij de vrijwilligers. Dit terwijl voor de belangrijke functie die zij vervullen de motivatie essentieel is. Het alternatief van inhuur van beroepskrachten is geen optie gezien de kosten die hieraan verbonden zijn. Training van vrijwilligers is vele malen goedkoper dan dit alternatief.

Tijdens de raadsvergadering heeft de gemeenteraad unaniem een motie aangenomen waarin wij de burgemeester, de heer Van Zomeren, gevraagd hebben om met een vertegenwoordiging van het plaatselijke korps op korte termijn in gesprek te gaan met de directeur van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost, de heer Brons. Tijdens dit gesprek zouden ons inziens in ieder geval de volgende onderwerpen besproken moeten worden: belasting vrijwilligers, alternatieve bezuinigingsideeën, oplossing werkdruk vrijwilligers, voorradig materiaal van goede kwaliteit. De motie hebben wij als bijlage aan deze zienswijze toegevoegd.

Tegelijkertijd geven wij aan dat we niet tegen bezuinigingen op de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost zijn, maar wel op de voorgestelde invulling van de bezuinigingen op het onderdeel 'Brandweer'.

Postadres
Postbus 10.000
5420 DA Gemert

Gemeentehuis
Ridderplein 1
5421 CV Gemert

Telefoon
(0492) 378 500

E-mailadres
gemeente@gemert-
bakel.nl

Internet
www.gemert-bakel.nl

Twitter
@gemGemertBakel

Bankrekening
NL83 BNGH
0285 0027 08

BIC
BNGH NL2G

Kvk-nummer
50371746

BTW-nummer
8055.16.712B.03

Wij vragen u om gehoor te geven aan ons verzoek om in gesprek te gaan met onze vrijwilligers met als doel te komen tot een gedragen toekomstvisie en gemotiveerde vrijwilligers.

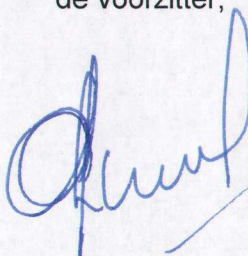
Hoogachtend,

de raad van de gemeente Gemert-Bakel,
de griffier,

de voorzitter,



M.J. Swinkels



Drs. J. van Zomeren



Motie Toekomstvisie Brandweezorg, dekkingsplan en 1^e begrotingswijziging 2015

De motie wordt ingediend door Dorpspartij(Bart van Oort) en CDA (Thijs van den Elsen)

Verzoek om de navolgende motie voor behandeling aan de Raad voor te leggen:

“De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

In vergadering bijeen op donderdag 19 maart 2015,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 februari 2015 inzake ‘Toekomstvisie Brandweezorg, 1e begrotingswijziging 2015 en Dekkingsplan 2014 Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost’,

Overwegende dat:

- De huidige invulling van de bezuinigingsvoorstellen op weinig draagvlak kunnen rekenen bij de vrijwilligers in Gemert-Bakel;
- Vrijwilligers het fundament vormen van de brandweerorganisatie;
- Er in het voorstel bezuinigd wordt op voertuigen en bijbehorende vrijwilligers.
- De overige vrijwilligers zwaarder belast zullen worden doordat de tweede tankautosputen worden geschrapt en de vrijwilligers vaker zullen moeten uitrukken om elders assistentie te verlenen;
- De voorgenomen lagere bezetting van de tankautosputen en hulpverleningsvoertuigen erin resulteert dat er meer vrijwilligers per voertuig in aanmerking komen;
- De motivatie van de vrijwilligers afneemt omdat zij te maken krijgen met een zwaardere belasting aan de ene kant en bezuinigingen op hun middelen aan de andere kant;
- De motivatie van de vrijwilligers absoluut in stand gehouden dient te worden;

- Als de vrijwilligers stoppen met hun werkzaamheden, het alternatief het inhuren van beroepskrachten is. Dit alternatief vele malen duurder is dan het opleiden van deze vrijwilligers;
- Op dit moment de brandweer deels gebruik moet maken van elders afgedankt materiaal;
- De directeur van de Veiligheidsregio Brabant Zuid-Oost, dhr. Rob Brons, de mening zou zijn toegedaan dat de bezuinigingsvoorstellen “niet in beton gegoten zijn”;

Spreekt uit dat:

- Burgemeester van Zomeren de opdracht krijgt om samen met een vertegenwoordiging van het plaatselijke korps in gesprek te gaan met de directeur van de Veiligheidsregio Brabant Zuid-Oost (VRBZO);
- Er in dit gesprek gekeken wordt naar alternatieve bezuinigingsopties waarbij de veiligheid geborgd blijft;
- Tijdens het gesprek in ieder geval de volgende onderwerpen besproken worden:
 - Belasting vrijwilligers
 - Alternatieve bezuinigingsideeën
 - Oplossing werkdruk vrijwilligers
 - Voorradig materiaal van goede kwaliteit
- Een afvaardiging van de raad als toehoorder bij dit gesprek aanwezig is;
- Het gesprek op korte termijn moet plaatsvinden;
- De schriftelijke verslaglegging van dit gesprek voor de eerstvolgende raadsvergadering naar de raad moet zijn gecommuniceerd;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekenaars van de motie:

Dorpspartij

CDA

Uitnodiging aan

Persoon

Dienst / Afdeling

Aanwezig

Zie presentielijst

Algemeen Bestuur

Vergaderdatum

26 maart 2015

Locatie

Boscotondo Helmond

Aanvangstijd

13:30 uur

Behandeld door

Mw. E.A.J. Crauwels

Telefoon

(040) 2 608 524

Datum

26 maart 2015

Ons kenmerk

1. Opening en mededelingen

Mevr. Blanksma opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

Dhr. Van Gijzel komt iets later. Zij stelt daarom voor (procedurevoorstel) de agendapunten 3a tot en met 3d te behandelen zodra dhr. Van Gijzel er is. De vergadering stemt hier mee in.

Bericht van verhindering is ontvangen van dhr. Houben.

Mevr. Blanksma heet de heren Brenninkmeijer en Van Diessen speciaal welkom en wenst hen veel succes.

Dhr. Ronnes laat zich vervangen door wethouder Briels, niet in de hoedanigheid van loco-burgemeester.

Wethouder Van Dorst (gemeente Eindhoven) is er met name voor verwoording van de financiële punten. Mevr. Blanksma vraagt nog een keer aandacht van het DB voor het feit dat zij vaak dhr. Van Gijzel vervangt als voorzitter. Zij zou dan ook graag een spreker namens de gemeente Helmond aanwezig hebben in de AB-vergaderingen.

Dhr. Brons geeft een toelichting op de werving van de nieuwe hoofden Brandweezorg en hoofd Operationele Voorbereiding. Bjorn Gadet is op 1 maart begonnen als hoofd Brandweezorg Stedelijk Gebied. Ben van Otterdijk is benoemd als hoofd Brandweezorg De Kempen, Joost van den Broek als hoofd Brandweezorg Dommelstroom. De functies van hoofd Brandweezorg Peelland en Operationele Voorbereiding zijn nog vacant. De gesprekken voor deze functies vinden begin april plaats.

Dhr. Brons stelt dhr. Jos van der Heijden voor. Hij is kwartiermaker LMO.

Op 15 april houdt VRBZO een raadsledenbijeenkomst. Ook alle collegeleden zijn daarvoor uitgenodigd.

Toelichting afwikkelingen faillissement Gemco

Middels een Europese aanbesteding is er een bestelling gedaan van twee voertuigen. Deze voertuigen waren in opbouw toen Gemco failliet is gegaan. Ondanks dat de voertuigen op naam staan van VRBZO wordt het eigendomsrecht betwist. Zoals het nu naar uitziet moet hiervoor een verlies van € 180.000 ingeboekt worden.

2. Verslag vergadering d.d. 11 december 2014

Verslag 11 december 2014

Dhr. Van Zomeren: in het verslag staat vermeld dat de First Responders betaald worden door zorggelden. Bij de overgang is de gemeente Gemert-Bakel een ander beeld voorgehouden. Dhr. Van Zomeren zal hierover buiten de vergadering nader worden geïnformeerd.

Dhr. Mikkers: relatie DB/AB. Hierover zou worden gesproken in het DB. Hij is benieuwd naar de resultaten. Mevr. Blanksma geeft aan dat deze discussie wordt gevoerd in het DB en nog niet is afgerond.

Besluit: het verslag wordt vastgesteld.

Dhr. Van Gijzel neemt het voorzitterschap over.

3. Bestuur

a. Portefeuilleverdeling Dagelijks Bestuur

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

b. Eindrapport Toekomstvisie Brandweerzorg

Dhr. Severijns ziet de zienswijze van Oirschot niet terug in het overzicht. Op 24 februari heeft de raad ingestemd met het voorstel van het college.

Mevr. Vermue: De raad heeft nadrukkelijk aangegeven, gelet op financiële overwegingen, niet akkoord te gaan met het voorstel. Tevens heeft de raad haar waardering uitgesproken, maar vraagt specifiek aandacht voor de vrijwilligers. Er is ook aandacht gevraagd voor 'het kijken buiten de regiogrenzen'. Inhoudelijk kan de raad derhalve instemmen, financieel niet. Wellicht zijn er binnen VRBZO (management, samenwerking) nog mogelijkheden voor verdergaande bezuinigingen.

Dhr. Swachten kan instemmen met het voorstel.

Dhr. Mikkers kan instemmen met het voorstel.

Dhr. Van Dorst meldt dat de gemeenteraad de verdeelsystematiek accepteert, maar niet de omvang van de begroting. Hij vraagt om een juiste verwerking van de financiële consequenties FLO en V&R en vraagt om een stevige programmasturing op collectieve taken en een stevige impuls voor Brandveilig Leven. Het uitgangspunt 'vrijwilligers tenzij', dient niet toegepast te worden voor het stedelijk gebied.

Dhr. Van Zomeren: Eind februari is er een commissievergadering geweest waarin de visie is besproken en kritische vragen zijn gesteld. Deze zijn door VRBZO goed beantwoord. De raad heeft vervolgens een amendement en motie aangenomen. Er is nog geen definitief standpunt ingenomen ten aanzien van de zienswijze, maar besloten is dit uit te stellen tot de volgende raadsvergadering op 30 april. Conform de motie wordt een bijeenkomst gepland tussen een vrijwilligersdelegatie en de directeur, in het bijzijn van de burgemeester om de zorgen te bespreken. De raad heeft nadrukkelijk gezegd dat men niet is tegen bezuinigingen, maar wel tegen de manier van invulling. Het accent moet liggen op maatwerk. Gelet op het standpunt van de raad kan dhr. Van Zomeren nu niet instemmen met de visie en vraagt derhalve uitstel.

Mevr. Thijs: Op hoofdlijnen kan ingestemd worden met de toekomstvisie, maar er zijn enkele kanttekeningen gemaakt. Nog steeds worstelen een aantal mensen met de 2^e TS-en. Gevraagd wordt of de directeur een alternatief voorstel kan uitwerken. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor Brandveilig Leven. Zij vraagt om een jaarlijks programma op te stellen en ook de hoogte van het budget in evaluaties te laten terugkomen. Tevens de vraag wanneer er uitsluitsel komt over Veiligheid en Rendement.

Mevr. Blanksma geeft aan dat over V&R gesproken is in het DB. In de komende weken vindt mediation plaats. Met betrekking tot FLO zijn er berekeningen gemaakt. Hierover vindt nog overleg plaats met de directie.

Mevr. Thijs heeft gezien dat de ondernemingsraad een negatief advies heeft uitgebracht. Hoe staat de directeur hier tegenover? De gemeenten blijven verantwoordelijk voor de bluswatervoorziening. Kan de veiligheidsregio hier een rol in spelen? Vanuit de evaluatie veiligheidsregio's is er in het verleden een aanbeveling gedaan over de democratische legitimatie. Minister Opstelten heeft een aanpak beloofd voor de zomervakantie. De Raad van Brandweercommandanten heeft behoefte om hier invulling aan te geven.

Dhr. Gaillard: in het voortraject zijn keuzes gemaakt die anders hadden kunnen uitvallen. Geen toelichting op de zienswijze.

Dhr. Van Aert: kan instemmen met het voorstel.

Dhr. Verhoeven: kan instemmen met het voorstel.

Dhr. Brenninkmeijer: kan instemmen met het voorstel.

Dhr. Van Diessen is niet akkoord. De gemeenteraad heeft uitgesproken dat zij er geen vertrouwen in heeft dat de veiligheid gegarandeerd is als het aantal TS-en wordt teruggebracht van twee naar één. Hij vraagt naar extra TS-en, wat is hierover besloten?

Dhr. Mak: kan instemmen met het voorstel. Brandveilig leven dient een goede invulling te krijgen met het budget wat daarvoor is geaccordeerd. Nadruk op uitvoering, minder op ontwikkeling.

Dhr. Vos: kan instemmen met het voorstel. Hij ziet graag een voorstel over de uitvoering van Brandveilig Leven. Zoals het er nu voor staat is er maar een beperkte ruimte voor uitvoering en gaat het merendeel naar de ontwikkeling.

Dhr. Van de Vondervoort: kan instemmen met het voorstel.

Dhr. Briels: Laarbeek kan instemmen met het voorstel.

Dhr. Tuerlings: kan instemmen met het voorstel. Kan zich vinden in opmerking van dhr. Vos.

Dhr. Veltman: kan instemmen met het voorstel.

Dhr. Ederveen: sluit zich aan bij de opmerkingen van dhr. Van Diessen ten aanzien van de 2^e TS-en.

Mevr. Blanksma vraagt nadrukkelijk aandacht voor Brandveilig Leven En heeft grote behoefte om dit onder te brengen bij de regionale brandweer.

Met betrekking tot het ordevoorstel van dhr. Van Zomeren om het besluit uit te stellen merkt dhr. Veltman op dat hij het jammer vindt dat het gesprek niet eerder heeft plaatsgevonden. De discussie over de toekomstvisie speelt nu al anderhalf jaar. In december is er een voorgenomen besluit genomen. Hij adviseert om besluitvorming niet uit te stellen. Uiteraard dient de bijeenkomst waarom wordt gevraagd wel plaats te vinden.

Dhr. Van Zomeren geeft aan dat de behoefte aan de bijeenkomst pas kwam naar aanleiding van de laatste geluiden.

Dhr. Van Diessen wil eventueel instemmen met het ordevoorstel als er nog gekeken wordt naar de discussie over de 2^e TS-en. Als dit niet het geval is, dan is het anders.

Er wordt niet ingestemd met het ordevoorstel.

Dhr. Veltman gaat in op bovenstaande opmerkingen/reacties:

- De raad van Cranendonck stelt voor nog verder te gaan met bezuinigen, terwijl de afgelopen jaren al behoorlijk bezuinigd is. Ook op de OVD-en, brandweercommandanten/hoofden brandweezorg, management is ingekrompen.
- Samenwerking buiten de regio, bijv. Limburg en België, blijft aandachtspunt.

- Met betrekking tot de opmerking van dhr. Van Dorst over V&R en FLO heeft mevr. Blanksma net een toelichting gegeven. Het uitgangspunt 'vrijwilligers tenzij' blijft hetzelfde en zal er altijd toe leiden dat in Eindhoven en Helmond beroepskrachten nodig blijven.

- Bij Brandveilig Leven is de veiligheidsregio een speler, de verantwoordelijkheid blijft bij gemeente. De keuzes die gemaakt worden zijn gemeentelijk. Dhr. Veltman zegt evaluatie van het programma na 1 jaar toe.

Naar aanleiding van de brief van de Ondernemingsraad licht dhr. Veltman toe dat de bestuurlijke werkgroep een aantal keren heeft gesproken met OR. De uitgangspunten zijn volgens de OR mager. Er ligt een opdracht aan de directie om per gemeente te gaan kijken hoe de toekomstvisie uitwerkt.

Over de democratische legitimatie merkt dhr. Veltman op dat hier breder naar dient te worden gekeken dan alleen de gemeenschappelijke regeling VRBZO.

Dhr. Veltman geeft aan dat de veiligheid naar de mening van de bestuurlijke werkgroep gewaarborgd is. Er dient regionaal gekeken te worden, niet meer lokaal.

De zes voertuigen die in reserve blijven zullen worden verspreid op basis van o.a. het aantal uitrukken. Voor nu is een keuze gemaakt waarbij ook in Geldrop een voertuig kan komen te staan. Dit is echter geen garantie voor de toekomst.

Dhr. Severijns vraagt of de aantekeningen die zijn gemeenteraad heeft gemaakt, meegenomen worden in de uitwerking. Hij wil in ieder geval dat er aandacht aan wordt besteed. Deze toezegging wordt gedaan.

Dhr. Van Gijzel geeft aan dat de GR VRBZO een verplichte gemeenschappelijke regeling is. De raden willen invloed kunnen uitoefenen. Belangrijk om hier op goede wijze invulling aan te geven.

Dhr. Mikkers geeft aan dat de raad naar een regionaal beeld moet kijken, niet lokaal. Dit vraagt een andere kijk. Dhr. Van Gijzel is van mening dat dit gezamenlijk tot stand moet komen.

Mevr. Blanksma verwijst naar raadsledenbijeenkomst op 15 april. Dit zou een goed begin zijn.

Zij wijst daarnaast op Brandveilig Leven. Collectieve keuze moet worden gemaakt, dit geeft ook richting voor de raden.

Dhr. Brons reageert op de reacties van de leden:

Grensoverschrijdende activiteiten blijven conform huidige situatie. De afspraken worden onverkort gehandhaafd.

Over het uitgangspunt 'vrijwilligers tenzij' merkt hij op dat er een factsheet zal worden opgesteld.

Belasting/belastbaarheid heeft meer te maken met uitrukken per vrijwilliger dan discussie 2^e TS.

Brandveilig leven: Er is besloten om geld ter beschikking te stellen, geen fte's. Het is belangrijk om goed te kijken naar de samenwerking. kennis en ervaring rond brandveiligheid zit bij de brandweer. We moeten aansluiten bij andere projecten binnen gemeenten.

De OR lijkt negatief te zijn, maar dhr. Brons leest het vooral als een voorbehoud op de uitwerking.

De discussie over de bluswatervoorziening heeft de aandacht van Brandweer Nederland. Drinkwaterbedrijven zijn erg zorgvuldig. De brandweer gebruikt drinkwater als bluswater. Vooral bij schadebeperking wordt veel water gebruikt. Dit veroorzaakt een spanningsveld, deze spanning moet gereguleerd worden.

Bij de uitvoering van de toekomstvisie zal gekeken worden waar de reservevoertuigen komen te staan. Voor dhr. Ederveen is het uitgangspunt het aantal uitrukken in Valkenswaard en Geldrop. Dhr. Mikkers reageert hierop dat dit niet randvoorwaardelijk is op de visie. Het gaat over regionaal beleid, over de veiligheid van alle burgers.

Dhr. Brons gaat laten onderzoeken waar de 2^e TS-en zouden moeten komen te staan. Hij kan daar zonder gedegen onderzoek geen uitspraak over doen.

Dhr. Brenninkmeijer vindt het erop lijken dat de 2^e TS-en operationeel inzetbaar zijn. In zijn beeld zijn het reservevoertuigen. Dhr. Brons geeft aan dat ze primair reservevoertuig zijn, maar inzetbaar zijn in voorkomende gevallen en met het toch al aanwezige personeel.

Mevr. Thijs heeft gevraagd om een concrete aanpak met betrekking tot democratische legitimatie. Zij heeft graag dat e.e.a. wordt vastgelegd. Dhr. Van Zomeren geeft aan dat er in Peel 6.1 hierover een onderzoek plaatsvindt dat voor de zomer afgerond moet zijn.

Dhr. Gaillard stelt voor om voor Brandveilig Leven eerst met een voorstel te komen en dan een budget vast te stellen. De huidige werkwijze leidt iedere keer tot discussie.

Mevr. Vermue wil dat er verder gekeken wordt dan de huidige werkwijze met betrekking tot grensoverschrijdende samenwerking. Zij vraagt om inzichtelijk te maken wat dit kan opleveren. Daarnaast ziet zij ook graag een overzicht van de bezuinigingen die al uitgevoerd zijn.

Dhr. Gaillard vraagt naar de invloed van V&R op de visie. Mevr. Blanksma geeft aan dat het consequenties kan hebben voor de financiën van VRBZO, maar niet op de visie. Mevr. Blanksma komt terug bij het bestuur als er iets aangepast zou moeten worden. Dhr. Gaillard geeft aan dat zijn raad er problemen mee zal hebben als de visie nog verder krimpt als gevolg van V&R.

Dhr. Van Dorst wil een motie indienen voor het verder terugbrengen van de financiën, een uiterste inspanning om de begroting naar beneden bij te stellen. Het gaat om een bedrag van € 2 miljoen structureel vanaf 2018.

Dhr. Mikkers verbaast zich over deze motie. Er is al anderhalf jaar intensief gewerkt aan de toekomstvisie. Hij vindt dit zeer vervelend.

Dhr. Verhoeven sluit zich daar graag bij aan. Het is belangrijk in te zetten op veiligheidsniveau.

Dhr. Brenninkmeijer geeft aan dat als er ruimte zou zijn dit zeker benut zou worden.

Dhr. Van Zomeren wil deze motie niet ondersteunen.

Dhr. Gaillard geeft aan dat veiligheid voor het budget gaat. De huidige taakstelling heeft nogal wat teweeg gebracht.

Dhr. Van Gijzel vindt dat het uitgangspunt moet zijn de veiligheid van medewerkers en burgers. Er kunnen allerlei ontwikkelingen zijn waardoor er ruimte kan komen. Kosten zijn wel een punt, maar basis moet overeind blijven. Dhr. Mikkers vindt dit altijd een basisopgave van het bestuur. Hier is geen motie voor nodig.

Dhr. Severijns wil er op wijzen dat dit het gevolg is van een bij wet opgelegde GR.

Mevr. Blanksma vindt het onverantwoord om op dit moment de motie te steunen.

Dhr. Vos vindt de motie overbodig. Er kan jaarlijks worden geacteerd als het nodig mocht blijken.

Dhr. Van Dorst begrijpt dat de motie niet wordt gesteund, maar dat het bestuur kritisch blijft kijken. Motie wordt ingetrokken.

Dhr. Van Diessen heeft geluisterd naar de reacties van dhr. Veltman en dhr. Brons en geeft aan positief te kunnen reageren en in te stemmen met de visie. Hij hoopt dat dit vertrouwen niet beschaamd gaat worden in de komende jaren.

Dhr. Van Zomeren geeft in een stemverklaring aan dat op 30 april behandeling in de raad wordt voorgezet. Hij wil wel opmerken dat een aantal zaken hem vertrouwen hebben gegeven.

Dhr. Van Gijzel vat kort samen en gaat vervolgens tot stemming over:

- Besprekingen met OR worden voortgezet
- Kritische blik naar budget in komende jaren
- Voorstel mbt democratische legitimatie
- Voorstel voor Brandveilig Leven
- Kanttekeningen: V&R en FLO
- Op basis van deze besluitvorming volgt een operationeel document van de directeur (raden krijgen dit ook ter inzage) waarin ook aandacht voor verantwoording.

Mevr. Vermue heeft van haar gemeenteraad de boodschap meegekregen om niet in te stemmen. Echter gehoord hebbende de discussie over de financiën en de motie van Eindhoven, het scherp zijn op efficiency en de toezegging, kan zij instemmen met het voorstel.

Gezien de consequentie voor Valkenswaard stemt dhr. Ederveen tegen het voorstel. Ook dhr. Van Zomeren stemt tegen.

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel, met dien verstande dat de heren Ederveen en Van Zomeren tegen stemmen

c. Risicoprofiel

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

d. Beleidsplan VRBZO 2015-2019

Dhr. Mikkers vraagt naar de tekst onder hoofdstuk 8 waarin wordt gesproken over goed werkgeverschap. In de relatie met de toekomstvisie is vrijwilligheid belangrijk. Hier zijn geen acties van terug te zien.

Dhr. Van de Vondervoort vraagt of het nodig is om het beleidsplan voor kennisgeving aan te bieden aan de raden.

Dhr. Gaillard ziet parallelliteit met de politie. Hij zou de relaties wat anders beschreven willen hebben en vraagt aandacht voor relatie tussen burgemeester en veiligheidsregio.

Dhr. Van Zomeren sluit zich aan bij de opmerking van dhr. Mikkers.

Dhr. Brons neemt de gemaakte opmerkingen mee. Het beleidsplan geldt ook als een observatie naar aanleiding van zijn eerste 100 dagen. Het bevat concrete doelen. Hij is er van overtuigd dat het een zeer uitvoerbaar plan is voor de komende vier jaar, waaruit ook besparingsmogelijkheden kunnen worden gehaald.

De parallelliteit met de politie is geen bewuste keuze. Er wordt wel geprobeerd om gelijk op te trekken. Hij realiseert zich dat het hierdoor afstandelijker is geworden. Desalniettemin probeert hij e.e.a. zo dicht mogelijk te organiseren bij de burgemeester.

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

4. Financiën en organisatie

a. Jaarplan 2015

Dhr. Brenninkmeijer merkt op dat het nu nog niet een afgeleide is van het beleidsplan, kan ook niet. Hij gaat er van uit dat dit in de toekomst wel zo zal zijn.

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

b. Tarievenlijst 2015

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

c. Kadernota 2016

Dhr. Gaillard vraagt waarom er gewerkt wordt met verschillende indexeringspercentages. Dit heeft te maken met de methode die afgesproken is. Er wordt toegezegd dat hierover schriftelijk een toelichting zal worden verzorgd.

Met betrekking tot het 'individueel keuzemoment' wordt aangegeven dat er voorheen vaste termijnen waren. Deze zijn nu variabel. Verwacht wordt dat het ritme zich weer herstelt.

Dhr. Mikkers vraagt naar nivellerend effect.

Mevr. Vermue wil nogmaals verzoeken om geen indexering toe te passen.

Mevr. Thijs vraagt naar het vrijekeuzebudget. Dit zou tot kostenverschuivingen kunnen leiden. Aangegeven wordt dat deze verschuivingen binnen het budget plaatsvinden. Een toelichting zal op papier worden gezet.

Dhr. Ederveen is tegen indexering.

Mevr. Vermue stemt tegen de kadernota.

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel, met dien verstande dat dhr. Ederveen en mevr. Vermue tegen stemmen

d. 1^e begrotingswijziging 2015

Dhr. Ederveen geeft aan dat hij tegen is.

Dhr. Vermue sluit zich hierbij aan.

Dhr. Van de Vondervoort gaat akkoord.

Dhr. Briels geeft aan dat hij tegen de wijze van indexeren en tegen de invulling Brandveilig Leven is.

Mevr. Vermue, dhr. Ederveen, dhr. Van Zomeren en dhr. Briels zijn tegen de 1^e begrotingswijziging.

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel, met dien verstande dat mevr. Vermue, dhr. Ederveen en dhr. Van Zomeren tegen stemmen

e. 2^e begrotingswijziging 2015

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

- f. Omvorming Adviescommissie Financiën naar Adviescommissie Financiën en Bedrijfsvoering

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

5. Brandweerzorg

- a. Handhavingsbeleid Veiligheidsregio's Industriële Veiligheid 2014-2018

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

- b. Aanwijstrajecten bedrijfsbrandweren

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

- c. Dekkingsplan

Mevr. Thijs geeft aan dat in het dekkingsplan wordt aangegeven hoe omgegaan wordt met de uitrukken. Het uitgewerkte risicoprofiel is niet meegenomen en ook wordt het flankerend beleid gemist.

Dhr. Mikkers vindt het van belang dat wordt aangegeven 'dat e.e.a. binnen de financiële kaders van de toekomstvisie' dient plaats te vinden.

Dhr. Brons geeft aan dat het dekkingsplan primair over de 1^e TS gaat. Het flankerend beleid zal vastgesteld moeten worden.

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel, met dien verstande dat het financieel kader als kaderstellen wordt aangemerkt.

- d. Veiligheid en rendement

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

6. Publieke gezondheid

- a. Positionering RAV

Dhr. Severijns vraagt wat de positie van de burgemeester wordt met betrekking tot het ambulancevervoer.

De verantwoordelijkheid over uitruktijden gaat over naar het bestuur GGD. De spreiding van ambulances is ook bekeken op regioniveau.

Besluit: de vergadering stemt in met het voorstel.

7. Multidisciplinaire crisisbeheersing

-

8. Bevolkingszorg

-

9. Rondvraag en sluiting

☐ verslag is vastgesteld d.d.
☐ Opmerkingen:
Handtekening:

Onderwerp:
Beleid brandweer

Uw brief, ontvangen op:
21 januari 2015

Uw kenmerk:

Ons kenmerk:

griffie

Bijlage(n): **1: Raadsbesluit 30
april 2015**

Gemert : **1 mei 2015**

Verzonden:

Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
t.a.v. de voorzitter van het Algemeen Bestuur,
De heer R. van Gijzel
Postbus 242
5600 AE Eindhoven

Geachte heer Van Gijzel,

Op 23 maart heeft u de zienswijze van de gemeente Gemert-Bakel ontvangen. In deze zienswijze is aangegeven dat de raad had besloten om het besluit over de eindrapportage Toekomstvisie Brandweezorg, de 1^e Begrotingswijziging 2015 en het Dekkingsplan 2014 van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost (VRBZO) aan te houden. Op 30 april is dit onderwerp wederom besproken in de raad. Graag informeren wij u over deze raadsbehandeling met deze brief.

De raad heeft besloten om kennis te nemen van de eindrapportage Toekomstvisie Brandweezorg en de daaraan gerelateerde 1^e begrotingswijziging 2015 van de VRBZO. De raad bedankt u voor het serieus nemen van onze zorgen over onze vrijwilligers en voor het feit dat de heer Brons op korte termijn een gesprek is aangegaan met een delegatie van onze vrijwilligers, zoals wij hadden gevraagd in de unaniem aangenomen motie.

Via het verslag / in aanwezigheid van raadsleden als toehoorder zijn wij op de hoogte gesteld dat tijdens dit gesprek de onderwerpen zijn besproken die wij hadden aangegeven: belasting vrijwilligers, alternatieve bezuinigingsideeën, oplossing werkdruk vrijwilligers, voorradig materiaal van goede kwaliteit. Onze vrijwilligers hebben dit gesprek als ... ervaren.

Aanvullen met informatie uit de raadsbehandeling en aangeven dat het raadsbesluit van 30 april als bijlage is toegevoegd.

Postadres
Postbus 10.000
5420 DA Gemert

Gemeentehuis
Ridderplein 1
5421 CV Gemert

Telefoon
(0492) 378 500

E-mailadres
gemeente@gemert-
bakel.nl

Internet
www.gemert-bakel.nl

Twitter
@gemGemertBakel

Bankrekening
NL83 BNGH
0285 0027 08

BIC
BNGH NL2G

Kvk-nummer
50371746

BTW-nummer
8055.16.712B.03

Hoogachtend,

de raad van de gemeente Gemert-Bakel,
de griffier,

de voorzitter,

M.J. Swinkels

Drs. J. van Zomeren

Verslag bijeenkomst brandweervrijwilligers Gemert-Bakel en directeur Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost d.d. 22 april 2015

Aanwezig:

- Dhr. Brons, directeur VRBZO, dhr. J. v/d Broek, wnd. afdelingshoofd Brandweezorg Peelland en dhr. R. Iding, wnd. leiding brandweer Gemert-Laarbeek.
- Dhr. P. van der Horst en mevr. J. Manders, brandweerpost Bakel;
- Dhr. D. van Bakel en dhr. P. Peeters, brandweerpost De Rips
- Dhr. T. van Melis en dhr. J. Geerts, brandweerpost Gemert
- Burgemeester J. van Zomeren burgemeester, dhr. A. v/d Voort adjunct directeur en dhr. P. van Horen ambtenaar veiligheid/rampen
- Dhr. T. van den Elsen CDA, dhr. B. van Oort Dorpspartij, dhr. J. van Dommelen Lokale Realisten, dhr. H. Verkampen CDA en dhr. W. de Wit CDA.

Opening

Burgemeester Jan van Zomeren heet iedereen van harte welkom en is blij dat iedereen op korte termijn in de gelegenheid is deze bijeenkomst bij te wonen. Aanleiding voor de bijeenkomst is de motie / het amendement van de gemeenteraad om in overleg te treden met de directeur VRBZO en de brandweervrijwilligers van Gemert-Bakel, zoals ook in de zienswijze verwoord. Voor het overleg is geen agenda opgesteld om een open gesprek mogelijk te maken.

Dhr. R. Brons directeur VRBZO

De directeur kan zich de onrust in Gemert-Bakel voorstellen. Er ligt nu wel een rapport over de toekomstvisie van de brandweer. Dit dient gezien te worden als een leidraad, maar niet als een document "in beton gegoten". Het dient dan ook op maat / per kazerne nader ingevuld te worden. In algemene zin is er zowel bestuurlijk als binnen de brandweer veel draagvlak.

Discussiepunten zijn het vervallen van de 2^{de} tankautospuitswagen en behoud van voldoende en gemotiveerde vrijwilligers. In het verleden heeft iedere gemeente zijn eigen beleid gevoerd, in de toekomst zal het één regionaal brandweer (beleid) worden.

Het aantal tankspuitauto's gaat van 48 naar 36 plus 6 reserve voertuigen. Voornamelijk afhankelijk van het aantal inzetten zal bekeken worden waar deze 6 reserve voertuigen worden ingezet. Ook de reductie en plaatsing van hulpverleningsvoertuigen, hoogwerkers en waterwagens zal nader bekeken worden.

De directeur is er voorstander van dat de huidige expertise in bepaalde posten zoveel mogelijk ook in de toekomst benut blijft.

Er ligt geen opdracht tot saneren van vrijwilligers; gemotiveerde vrijwilligers dienen zoveel als mogelijk behouden te worden en indien nodig via een natuurlijke weg afgebouwd te worden. Er ligt een opdracht tot besparingen / bezuinigingen hierbij kan voornamelijk gedacht worden aan winst bij gezamenlijk inkopen.

De brandweerkorpsen

- De vertegenwoordigers van **Bakel** geven aan "te kunnen leven" met de toekomstvisie brandweezorg. De discussie rondom het hulpverleningsvoertuig wacht men af. De belastbaarheid voor de vrijwilligers acht men acceptabel. Wel pleit men voor blijvende aandacht voor een goede facilitaire voorziening op het gebied van materiaal (o.a. pakken) en oefenmogelijkheden. Dhr. Brons geeft aan de boodschap begrepen te hebben en de aanbesteding van pakken heeft reeds plaatsgevonden.
- De vertegenwoordigers van **De Rips** geven aan blij te zijn dat de post blijft bestaan. Ook vindt men het positief dat de bemensing van vrijwilligers van 2,5 naar 3 gaat, hetgeen betekent van 15 naar 18 vrijwilligers. Dhr. Brons geeft aan dat het overeind houden van alle posten belangrijk is vanwege o.a. de historie en het feit dat 50% van

alle uitrukken plaatsvinden vanuit vrijwillige posten. Verder is de combinatie brandweervrijwilligers en beroepsbrandweer erg belangrijk.

- De vertegenwoordigers van **Gemert** geven hun zorgen omtrent het verlies van de 2^{de} tankspuitauto en de belastbaarheid van de vrijwilligers aan. Het belang van de veiligheid van de burgers dient voorop te staan. Men is blij dat er actie ondernomen wordt ten aanzien van aanschaf materiaal. Ook vraagt men aandacht voor het behoud van de First Responder. Dhr. Brons heeft begrip voor de aandacht die gevraagd wordt inzake de 2^{de} tankspuitauto en de belastbaarheid van de vrijwilligers. Hij vindt de First Responder buitengewoon waardevol. De brandweer is er primair om levens te redden en bij een incident de situatie te verkennen. Hiervoor is een First Responder erg belangrijk. Daarom zal hij zich blijven/gaan inzetten voor First Responders in alle brandweerposten waar mogelijk.

De gemeenteraadsleden

- In het verleden werd er een 2^{de} tankspuitauto aangeschaft omdat er een tekort was aan bluswater. Dhr. Brons geeft aan dat o.a. de filosofie ten aanzien van blussen is gewijzigd. Vroeger lag de nadruk op blussen tegenwoordig is de volgorde primair mensen redden, dan dieren redden en vervolgens blussen. De veiligheid van de brandweermensen staat hierbij voorop.
- Kan er iets gezegd worden over het plaatsen van de reserve tankspuitauto's? Dhr. Brons geeft aan dat het belangrijkste criterium zal zijn het aantal uitrukken en daarnaast de beschikbaarheid van vrijwilligers. Gelet op het aantal uitrukken zal Gemert-Bakel wellicht niet in aanmerking komen voor een reserve tankspuitauto.
- Maakt Gemert-Bakel kans op een van de waterwagens? Dhr. Brons geeft aan dat bekeken wordt waar deze waterwagens het best gesitueerd kunnen worden. Dat Gemert-Bakel een landelijk gebied is speelt hierbij zeker mee.
- Hoe gaat men om met gemotiveerde vrijwilligers, deze gaat men toch niet afbouwen? Dhr. Brons is het hier mee eens. Wel dient een goede verhouding te zijn ten aanzien van de belastbaarheid van de vrijwilligers.

Duikteams / oppervlaktereddingsteams

De gemeenteraadsleden maken gebruik aandacht te vragen voor fundamentele discussie rondom de protocollen (regelgeving) oppervlaktereddingsteams zoals door de gemeenteraad gewenst. Hierover is ook door de gemeenteraad via de burgemeester aandacht voor gevraagd. Dhr. Brons is hiervan op de hoogte en geeft aan dat dit bij hem bekend is en dat hij momenteel met deze zaak bezig is. Hij gaat dit als directeur VRBZO verder landelijk oppakken omdat hij ook van mening is dat dit opnieuw bekeken dient te worden. Zaken die hierbij aan de orde dienen te komen zijn: veiligheid brandweermensen zelf, regelgeving omtrent duiken, bekwaamheid / geoefendheid brandweermensen. De gemeenteraadsleden zijn blij te constateren dat er aandacht is voor dit onderwerp en wachten de reactie vanuit de directeur VRBZO af.

Sluiting

Burgemeester Jan van Zomeren dankt iedereen voor zijn komst en inbreng. In de voorfase zijn veel zorgen geuit en gedeeld en gelukkig kunnen we constateren dat deze signalen goed zijn opgepakt. Vooral de opmerking dat de toekomstvisie "niet in beton is gegoten" is een belangrijke constatering. Fijn is ook te constateren dat enkele zaken al voortvarend zijn opgepakt zoals aanschaf materiaal en de aandacht voor de fundamentele discussie rondom de protocollen (regelgeving) oppervlaktereddingsteams Een bijeenkomst, zoals afgelopen april, met de gemeenteraadsleden inzake brandweer wordt zeer op prijs gesteld. Dhr. Brons geeft aan dat dit in de toekomst vaker zal plaatsvinden. Niets meer aan de orde sluit de burgemeester de bijeenkomst.

Informatienota voor de raad (RIN)

Portefeuillehouder	:	drs. J. van Zomeren
Behandelend ambtenaar	:	A.A. van de Voort
Zaaknummer		1070693
Bijlagen	:	--
Datum B&W vergadering	:	31 maart 2015
Publicatiedatum	:	31 maart 2015

Onderwerp: informatie algemeen bestuur VRBZO 26 maart 2015

Aan de gemeenteraad,

Kennis te nemen van

de besluitvorming en het vervolg over de Toekomstvisie brandweer naar aanleiding van de vergadering van het algemeen bestuur van de VRBZO d.d. 26 maart 2015.

Inleiding

In de raadsvergadering d.d. 19 maart 2015 is unaniem een motie aangenomen over de Toekomstvisie Brandweer. Dit als input voor de burgemeester t.b.v. de vergadering over dit onderwerp van het algemeen bestuur van de VRBZO op 26 maart 2015. Middels deze RIN willen wij uw raad informeren over de besluitvorming en het vervolg.

Kernboodschap

Bij de aanvang van de bespreking van de Toekomstvisie in het Algemeen Bestuur van de VRBZO d.d. 26 maart 2015 heeft burgemeester Van Zomeren het standpunt van uw raad ingebracht, verwijzend naar de vastgestelde motie. Tot na de raadsvergadering van 30 april a.s. is er geen vrijheid een oordeel te geven over de voorliggende voorstellen. Dit standpunt is ingegeven door de signalen van de afgelopen tijd (o.a. vrijwilligers en OR) en de zorgen die leven m.b.t. de positie van de vrijwilligers en de staat en omvang van het materieel. Door hem is dan ook voorgesteld de behandeling aan te houden.

Dit ordevoorstel is door de voorzitter in stemming gebracht waarbij bleek dat buiten Gemert-Bakel géén van de aanwezige gemeenten voorstander was van aanhouden.

Tijdens de behandeling is toegezegd dat de directeur van de VRBZO bereid is een gesprek aan te gaan met de vrijwilligers van het korps Gemert-Bakel. Dit zal worden gepland vóór 30 april a.s.. Tevens is nog eens benadrukt dat de aangenomen voorstellen “niet in beton zijn gegoten”. De directeur van de VRBZO is belast met de uitvoering, waarbij zoveel als mogelijk maatwerk zal worden geleverd. Zo wordt nadrukkelijk gekeken naar de plaatsing van de 6 reserve voertuigen op basis van de inzet in de praktijk en de (on)mogelijkheid tot bezetting van die voertuigen.

Tevens is toegezegd dat tijdens de bijeenkomst voor raadsleden op 15 april a.s. aandacht zal worden geschonken aan wat er speelt en aandacht voor de gang van zaken.

Vervolgens heeft burgemeester Van Zomeren zowel m.b.t. de Toekomstvisie, als m.b.t. de daarmee samenhangende 1^e begrotingswijziging, in de vorm van een stemverklaring aangegeven dat er tijdens het overleg weliswaar veel vertrouwensvolle dingen zijn gezegd, maar dat de door de gemeenteraad van Gemert-Bakel voorgestane volgorde hem niet de ruimte geeft om in te kunnen stemmen. Hij zal het besprokene terugkoppelen aan de raad, het toegezegde gesprek aangaan en de behandeling in de gemeenteraad van 30 april a.s. afwachten. Uiteindelijk stemden de gemeenten Valkenswaard en Gemert-Bakel tegen, de rest van de aanwezige gemeenten voor.

Tot slot heeft burgemeester Van Zomerén aandacht gevraagd voor de afspraken die zijn gemaakt m.b.t. de kosten en de inzet van de First Responder. Bij de overgang naar de Veiligheidsregio is gesteld, dat de begroting door de Veiligheidsregio is overgenomen zoals deze is, dus inclusief First Responder. Gemert-Bakel gaat er dan ook van uit dat deze inzet wordt gecontinueerd, ongeacht de plaatsing bij VRBZO of GGD.

Vervolgstappen

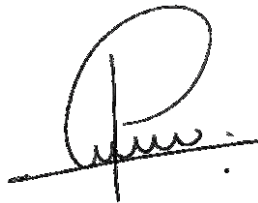
Zo spoedig mogelijk zal het gesprek tussen de directeur van de VRBZO, burgemeester Van Zomerén en een afvaardiging uit het korps Gemert-Bakel worden gepland. Uw raad zal hierover worden geïnformeerd.

Financiën

Op dit moment niet aan de orde.

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A.A.T.G. Jansen'.

A.A.T.G. Jansen MBA

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Drs. J. van Zomerén'.

Drs. J. van Zomerén

Adviesnota aan de raad

Raadsvergadering: 30 april 2015
Agendanummer:
Team: SPP
Zaaknr: 67574-2015

Onderwerp: Overeenkomst Landgoed Nederheide.

Aan de raad

Inleiding

Op 19 maart 2015 heeft de gemeenteraad het onderwerp Recreatieve ontwikkeling Landgoed Nederheide behandeld. De raad heeft toen besloten dat een addendum op de erfpachtovereenkomst zo snel als mogelijk ter goedkeuring aan de raad moet worden voorgelegd, waarbij de aangegeven kaders door de raad in de commissievergadering van 25 februari en de aanvullingen hierop gemaakt tijdens de raadsvergadering van 19 maart zijn verwerkt.

De kaders van de raad zijn vervolgens door het college beoordeeld. Hierbij is gekeken op welke wijze de kaders het beste juridisch geborgd kunnen worden. Niet alle zaken kunnen geregeld worden in een erfpachtovereenkomst. Om de juiste instrumenten in te zetten wordt voorgesteld om de juridische borging te laten plaatsvinden door:

- het bestemmingsplan (via voorschriften en met overeenkomst bedrijfsmatige exploitatie en grondexploitatie overeenkomst);
- een aanvullende overeenkomst;
- landelijke wetgeving;
- erfpachtovereenkomst.

Uitwerking raadsvoorstel

Hieronder zijn de kaders van de raad genummerd weergegeven. Voorgesteld wordt om de kaders van de gemeenteraad als volgt te verankeren:

Bestemmingsplan

1. *Juridische borging dat permanente bewoning (bv. in het bestemmingsplan) kan worden voorkomen en daar tegen opgetreden kan worden.*

Voorkoming van permanente bewoning wordt geborgd in het nieuwe bestemmingsplan. Daarvoor worden planregels opgenomen. Dit zijn de standaardplanregels ter voorkoming van permanente bewoning en die voldoen aan het provinciale beleid. Recreatiepark Elsendorp kent ook deze planregels. De gemeenteraad is conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening het bevoegde gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

2. *Juridische borging dat permanente bewoning (bv. in het bestemmingsplan) kan worden voorkomen en daar tegen opgetreden kan worden.*

Voor de glamping wordt de verhuur geregeld via een centrale verhuurorganisatie. Dit wordt in het bestemmingsplan vastgelegd. Daarnaast worden afspraken vastgelegd in een overeenkomst bedrijfsmatige exploitatie. Dit wordt bij elk recreatiepark verlangd. In de erfpacht overeenkomst is overeengekomen dat de erfpachter zich houdt aan het publiekrecht op het gebied van permanente bewoning en het voorkomen van permanente bewoning. Het registreren in het nachtregister als eigenaar is een wettelijke plicht zoals vastgelegd in artikel 438 Strafrecht. De exploitant van Landgoed Nederheide is eigenaar van de glamping objecten en dient hiervoor het nachtregister bij te houden. De objecten waar de exploitant geen eigenaar van is, daarvan dient de eigenaar het nachtregister bij te houden. De overeenkomst bedrijfsmatige exploitatie verlangt van de exploitant dat hij een centraal nacht register gaat inrichten, waar eigenaren gebruik van moeten maken. Door de

exploitant verplicht te stellen dat hij deze verplichting oplegt naar zijn huurders/pachters wordt de controle op het nachtregister vereenvoudigd.

3. *Dat er op de “glamping” ook voldoende plekken voor tenten en caravans zijn.*
Dit wordt geborgd in het nieuwe bestemmingsplan. In de voorschriften zal worden vastgelegd dat er minimaal 25 trekkersplaatsen op het landgoed beschikbaar zullen zijn. Dit wordt geregeld als voorwaardelijke bepaling. Tevens zal in de grondexploitatie overeenkomst hier aandacht aan worden gegeven.
4. *Een tijdsplanning waarin de realisatie van de individuele onderdelen van de toekomstvisie wordt afgesproken.*
De realisatie van de individuele onderdelen wordt gekoppeld aan de aanvullende overeenkomst en via een grondexploitatieovereenkomst behorende bij het bestemmingsplan.

In de grondexploitatieovereenkomst wordt de realisatie vastgelegd van:

- hotel;
- glamping.

In het bestemmingsplan worden voor zover mogelijk deze zaken ook als voorwaardelijke verplichtingen opgenomen.

Aanvullende overeenkomst

5. *Een tijdsplanning waarin de realisatie van de individuele onderdelen van de toekomstvisie wordt afgesproken.*
In de aanvullende overeenkomst wordt de realisatie vastgelegd van:
 - informatiecentrum;
 - hekwerk;
6. *Juridische borging van de door de ondernemer en gemeente aangegeven wijze van entreeheffing;*
Voor de entreeheffing is een aanvullende overeenkomst opgesteld. Met de overeenkomst wordt de juridische borging van entreeheffing geregeld.
7. *Het verstrekken van de gratis abonnementen moet praktisch goed werken en georganiseerd worden;*
Dit wordt geborgd in de aanvullende overeenkomst. De werkwijze van verstrekking is vastgelegd.
8. *Het hekwerk moet zodanig worden aangepast dat de toegankelijkheid voor wandelaars op een goede manier is geborgd en goed werkt;*
Dit wordt geborgd in de aanvullende overeenkomst. De exploitant heeft aangegeven dat het hekwerk is gerealiseerd voordat de raadsvergadering heeft plaatsgevonden. Zie overeenkomst en bijgevoegde verbeelding.
9. *Juridische borging dat de ondernemer/exploitant het beheer en toezicht van strandbad en omgeving op zich neemt.*
In 2014 is in samenspraak met de exploitant een toezichtsplan opgesteld. In dit toezichtsplan is beschreven dat de exploitant het toezicht verzorgt op het strandbad en de parkeerplaatsen. Dit is in de aanvullende overeenkomst opgenomen. Dit is overigens ook al in 2009 geregeld in de erfpachtovereenkomst.
10. *Informatiecentrum:*
Dit is geborgd in de aanvullende overeenkomst.

Landelijke wetgeving

11. *Juridische borging van de registratie van recreanten in het nachtregister.*

Dit is bij artikel 438 Strafrecht geregeld (nachtregister). De eigenaar van een recreatieobject dient een nachtregister bij te houden. De exploitant is van bepaalde recreatieverblijven op zijn park geen eigenaar, maar verhuurder van de ondergrond. Voor deze individuele recreatieverblijven geldt dat er een registratieverplichting geldt voor de individuele eigenaren. Voor objecten waar de exploitant eigenaar van is, dient hij het nachtregister bij te houden.

Om niet te maken te krijgen met zeer veel individuele eigenaren, wenst de gemeente een bedrijfsmatige exploitatie van het recreatiepark als geheel. In de overeenkomst bedrijfsmatige exploitatie wordt vereist dat er een centrale registratievoorziening komt waar eigenaren die nachtverblijf verschaffen het nachtverblijf registreren.

Toeristenbelasting wordt geheven conform de toeristenbelastingverordening.

Erfpachtovereenkomst

12. *Pachtsom tegen het licht houden.*

Artikel 6 van de erfpachtovereenkomst regelt de herziening van het erfpachtcanon. In dit artikel is bepaald dat de erfpachtcanon kan worden herzien telkens drie maanden voordat een termijn van 50 jaar is verlopen. In dit geval 50 jaar startende na 1 januari 2010. Dat is voorlopig niet aan de orde.

Daarnaast is er een mogelijkheid om de erfpachtovereenkomst te herzien indien het gebruik anders gaat worden dan bij de start van de pachtovereenkomst en hiermee de hoofddoel bestemming geheel dan wel substantieel wordt verlaten. Dan is het redelijk om de erfpachtcanon ter discussie te stellen. Dit is overigens geen eenvoudige procedure, des te meer omdat de ondernemer nu pacht voor de functie recreatie en dit in de toekomst hetzelfde blijft.

Het college zal in het kader van de bestemmingsplanwijziging onderzoek instellen naar een marktconforme erfpachtcanon wegens de beoogde bestemmingsplanwijziging.

Beslispunten

Het college de opdracht te geven om de punten 1 tot en met 12 conform af te handelen.

A. *In te stemmen met juridische borging in het ruimtelijke spoor van het bestemmingsplan:*

1. Voorkomen permanente bewoning via de procedure bestemmingsplan artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening;
2. Verhuur glamping via centrale bedrijfmatige exploitatie via de procedure van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplan) en overeenkomst bedrijfsmatige exploitatie;
3. Ruimte reserveren voor realisatie van minimaal 25 trekkersplaatsen via de procedure van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplan) en vast te leggen in de grondexploitatieovereenkomst;
4. In de grondexploitatieovereenkomst realisatie vast te leggen van:
 - hotel;
 - glamping.

B. *In te stemmen met juridische borging in een aanvullende overeenkomst over:*

5. a. De realisatie vast te leggen van:
 - informatiecentrum;
 - hekwerk;
6. De wijze van entreeheffing;
7. De wijze van het verstrekken van de gratis abonnementen;
8. Plaatsing van het hekwerk met als doel de toegankelijkheid voor wandelaars te waarborgen;
9. Het beheer en toezicht van strandbad en omgeving;

10. Doel, inspanning, functie en plaatsbepaling van het Informatiecentrum;

C. Landelijke wetgeving

11. Nachregister conform landelijke wetgeving artikel 438 Strafrecht na te leven en hier voor de overeenkomst bedrijfsmatige exploitatie af te sluiten.

D. Erfpacht canon

12. In het kader van de bestemmingsplanwijziging onderzoek instellen naar een marktconforme erfpachtcanon wegens de beoogde bestemmingsplanwijziging.

Dit onderwerp komt aan de orde in:

- raadsvergadering 30 april 2015.

Dit onderwerp is aan de orde geweest in:

- De raadsvergaderingen d.d. 27 juni 2013 en 1 juli 2013.
- De commissie algemene zaken, financiën en vastgoed d.d. 25 februari 2015.
In deze vergadering zijn de kaders genoemd die het college kan meenemen bij de verdere planvorming en de aanpassingen van de erfpachtovereenkomst danwel aanpassing in addendum en het bestemmingplan. Deze kaders zijn in deze raadsnota verwerkt.
- De raadsvergadering van 19 maart 2015.

Samenhang met eerdere besluiten en/of beleidsprogramma / raadsprogramma

1. B&W besluit tot verpachting landgoed Nederheide d.d. 13 oktober 2009.
2. In de vergaderingen van 27 juni en 1 juli 2013 heeft de raad inzake het hekwerk en het heffen van entree het volgende besloten:
 - De eerder door de raad gegeven kaders van vrije toegankelijkheid en niet heffen van entreegelden vooralsnog onverkort te handhaven;
 - Bijgevolg het college van burgemeester en wethouders nadrukkelijk in overweging te geven de exploitant niet toe te staan een hekwerk te plaatsen;
 - Bijgevolg het college van burgemeester en wethouders nadrukkelijk in overweging te geven de exploitant niet toe te staan entree te heffen.
3. In het coalitieakkoord "Samen verantwoordelijk." zijn o.a. de volgende twee speerpunten opgenomen:
 - Het beste uit de inwoners, het bedrijfsleven en de maatschappelijke partners naar boven halen. Wij willen dat zij zich uitgedaagd voelen om bij te dragen aan de leefbaarheid en ontwikkeling van hun gemeente.
 - Waar mogelijk de economie versterken, waarbij we een accent leggen op recreatie en toerisme en ontwikkeling van de bedrijventerreinen.
4. Bij de vaststelling van de begroting 2015 heeft de raad bij motie besloten dat de aanpassingen van de erfpachtovereenkomst tijdig aan de gemeenteraad worden voorgelegd.
5. De raadsvergadering van 19 maart 2015.

Beoogd effect

De gemeenteraad geeft het college de opdracht de aangehaalde zaken, juridisch op de juiste manier te borgen.

Argumenten

1.1 De naleving van de kaders van de gemeenteraad is geborgd.

Door de gemeenteraad zijn de bovenstaande kaders aangegeven.

Met de hierboven aangegeven wijze zijn de kaders geborgd in bestemmingsplan, erfpachtovereenkomst, landelijke wetgeving en aanvullende overeenkomst.

1.2 De aanvullende concept overeenkomst met betrekking tot de entreeheffing, plaatsing hekwerk, beheer en toezicht, gebruik informatiecentrum, is door de exploitant akkoord bevonden.

1.3 Niet alle zaken kunnen in de erfpachtovereenkomst worden geregeld, publiekrecht moet gebruikt worden.

Gemeenten hanteren zowel publiekrechtelijke bevoegdheden (bv. bestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening, Besluit ruimtelijke ordening en Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) als privaatrechtelijke bevoegdheden (bv. overeenkomsten met voorwaarden omtrent gebruik van grond en opstallen) om het grondgebruik te reguleren. Voor deze regulatie heeft de gemeente in beginsel de keuzevrijheid om haar belangen zowel via het publiekrecht als via het privaatrecht te behartigen. Er geldt wel een restrictie. Wat de overheid met publiekrecht kan borgen, mag niet met privaatrecht worden gereguleerd. Deze keuzevrijheid wordt de tweewegenleer genoemd, Windmill criterium.

1.4 De procedure van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening bevat de regels met betrekking tot het voorkomen van permanent bewoning.

In het bestemmingsplan worden de juiste regels opgenomen ter voorkoming van permanente bewoning.

1.5 De overeenkomst bedrijfsmatige exploitatie biedt waarborgen voor het naleven van publiekrechtelijke taken

De overeenkomst bedrijfsmatige exploitatie is een vertaling van de publiekrechtelijke taken en verantwoordelijkheden die tot een recreatiebedrijf behoren en hoe de gemeente en de ondernemer hierin samen optrekken. De overeenkomst is daarmee informerend van aard en geeft inzicht over de juridische publiekrechtelijke verantwoordelijkheden van een recreatie bedrijf.

Kanttekeningen

1.1 Het uitgangspunt was dat het gebied gratis en openbaar toegankelijk is.

Bij de planontwikkeling was het uitgangspunt dat het gebied gratis en openbaar toegankelijk zou blijven. In de erfpachtovereenkomst is echter wel opgenomen dat de gemeente toestemming kan geven om hier van af te wijken (artikel 10) als blijkt dat dit uit oogpunt van beheersbaarheid noodzakelijk is. Uit het oogpunt van beheersbaarheid is entreeheffing in de drukke maanden dan ook een must om het recreatiegebied beheersbaar en controleerbaar te houden.

1.2 De gemeente heeft geen zeggenschap over de hoogte van de entreprijs.

De gemeente kan toestemming geven voor het heffen van entree. Het bepalen van de hoogte van de entree is vervolgens de verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de exploitant. Dit betreft marktwerking.

Vervallen “oude” regelgeving

--

Uitvoering

Het besluit zal schriftelijk aan de aanvrager bekend worden gemaakt en de overeenkomst wordt ter ondertekening aangeboden en verder afgehandeld door het college.

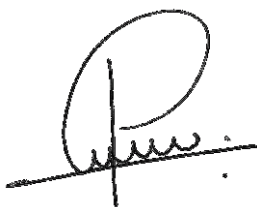
Ter inzage gelegde stukken

1. De aanvullende overeenkomst.
2. Plattegronden

Gemert, 21 april 2015

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized capital 'P' followed by several loops and a horizontal line at the bottom.

A.A.T.G. Jansen MBA

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized capital 'J' followed by several loops and a horizontal line at the bottom.

Drs. J. van Zomeren

Raadsbesluit

Bijlage bij agendanummer:

Zaaknr. 67574-2015

Onderwerp: Overeenkomst Landgoed Nederheide

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 21 april 2015;

Besluit

Het college de opdracht te geven om de punten 1 tot en met 12 conform af te handelen.

A. *In te stemmen met juridische borging in het ruimtelijke spoor van het bestemmingsplan:*

1. Voorkomen permanente bewoning via de procedure bestemmingsplan artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening.
2. Verhuur glamping via centrale bedrijfmatige exploitatie via de procedure van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplan) en overeenkomst bedrijfmatige exploitatie.
3. Ruimte reserveren voor realisatie van minimaal 25 trekkersplaatsen via de procedure van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplan) en vast te leggen in de grondexploitatieovereenkomst.
4. In de grondexploitatieovereenkomst realisatie vast te leggen van:
 - hotel;
 - glamping.

B. *In te stemmen met juridische borging in een aanvullende overeenkomst over:*

5. De realisatie vast te leggen van:
 - informatiecentrum;
 - hekwerk.
6. De wijze van entreeheffing.
7. De wijze van het verstrekken van de gratis abonnementen.
8. Plaatsing van het hekwerk met als doel de toegankelijkheid voor wandelaars te waarborgen.
9. Het beheer en toezicht van strandbad en omgeving.
10. Doel, inspanning, functie en plaatsbepaling van het Informatiecentrum.

C. *Landelijke wetgeving*

11. Nachregister conform landelijke wetgeving artikel 438 Strafrecht na te leven en hier voor de overeenkomst bedrijfmatige exploitatie af te sluiten.

D. *Erfpacht canon*

12. In het kader van de bestemmingsplanwijziging onderzoek instellen naar een marktconforme erfpachtcanon wegens de beoogde bestemmingsplanwijziging.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Gemert-Bakel van 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening

OVEREENKOMST

Partijen,

1. DE GEMEENTE GEMERT-BAKEL, zetelend aldaar, ten deze krachtens het besluit van het college van Burgemeester en Wethouders d.d.
vertegenwoordigd door haar burgemeester drs. J. van Zomeren,

en

2.1 JAN JOHANNES ANTONIUS OVEREEM, wonende te Reek, gemeente Landerd, ten deze handelend voor zichzelf als in zijn hoedanigheid van zelfstandig vertegenwoordigingsbevoegd bestuurder van de besloten vennootschap Starline Holding B.V., gevestigd te Veenendaal, welke vennootschap in deze optreedt in haar hoedanigheid van alleen en zelfstandig vertegenwoordigingsbevoegd bestuurder van
2.2 de besloten vennootschap MILHEEZE HOLDING B.V., zetelend te Gemert-Bakel, kantoorhoudende te Milheeze aan de Hutten nr. 5, hierna ook tezamen aan te duiden als Overeem,

In aanmerking nemende het volgende:

- bij notariële akte d.d. 31 december 2009 hebben partijen een recht van erfpacht gevestigd op het in die akte omschreven, aaneengesloten contractgebied;
- voorts is bij deze zelfde akte een gebruikersovereenkomst tot stand gekomen dat betrekking heeft op ditzelfde in erfpacht uitgegeven contractgebied, met name het daarin gelegen poortgebouw en het strandbad;
- dat in de zomer van 2012 en 2013 is gebleken dat op zomerse en tropische dagen het aantal bezoekers van het strandbad veel groter is dan de capaciteit van het strandbad toelaat, en
- dat mede in verband daarmee partijen bij elkaar te rade zijn gegaan om hetgeen eerder tussen hen overeengekomen was, te herzien en aan te vullen;

Komen overeen als volgt:

1. Beheer en toezicht

1.1 Als gebruiker en exploitant van het contractgebied, meer in het bijzonder het strandbad dat een zweminrichting is in de zin van de Wet Hygiëne en Veiligheid van Bad en Zweminrichtingen is Overeem binnen het contractgebied op zomerse en tropische dagen verantwoordelijk voor het voldoende aanwezig zijn van beheer en toezicht hetwelk Overeem naar behoren zal dienen uit te oefenen.

2. Omheining

2.1 In afwijking van artikel 11 van de gebruikersovereenkomst is het Overeem toegestaan om het contractgebied te omheinen met het hekwerk, zoals dit thans is geplaatst waarmee de toegankelijkheid van wandelaars gewaarborgd is. Zie bijlage 1 voor de situering van het hekwerk.

3. Toegangsprijs

- 3.1 In afwijking van art. 10 van de gebruikersovereenkomst mag een entreeprijs worden gevraagd in verband met het beheersbaar houden van het strandbad aan bezoekers van het strandbad. Het verbod tot het heffen van een entreeprijs voor bezoekers van de informatievoorzieningsruimte van het poortgebouw en de parkeerterreinen blijft gehandhaafd.
- 3.2 Het verbod voor het heffen van entreegeld blijft gehandhaafd voor kinderen die bij aanvang van het desbetreffend kalenderjaar nog niet de leeftijd van 13 jaar hadden bereikt (dus: kinderen die in de loop het betreffende kalenderjaar 13 jaar oud worden, hebben gratis toegang).
- 3.3 Overeem verplicht zich om desverzocht aan inwoners van Gemert-Bakel een geheel gratis persoonsgebonden abonnement aan te bieden en om van deze abonnementhouders op vertoon van hun persoonsgebonden abonnement geen entreeprijs te heffen.
- 3.4 Overeem zal jaarlijks de inwoners van Gemert-Bakel op minimaal drie dagen van zowel de maanden april en mei van 12.00 tot 20.00 uur de gelegenheid bieden een geheel gratis persoonsgebonden abonnement af te halen bij het poortgebouw Nederheide te Milheeze. Zoals in artikel 3.5 van deze overeenkomst is aangegeven geldt voor het jaar 2015 dat de abonnementen afgehaald kunnen worden bij het poortgebouw Nederheide te Milheeze.
- 3.5 In het jaar 2015 zal Overeem de inwoners van Gemert-Bakel op de eerste drie donderdagen van de maand mei van 12.00 tot 20.00 uur en twee dagen in juni de gelegenheid bieden een geheel gratis persoonsgebonden abonnement af te halen bij het poortgebouw Nederheide te Milheeze.
- 3.6 Indien de vraag naar abonnementen daartoe aanleiding geeft zal Overeem de gelegenheid bieden om alsnog op meerdere nader te bepalen data een geheel gratis persoonsgebonden abonnement af te halen.
- 3.7 Overeem zal tijdig en in voldoende mate zowel ter plaatse van het strandbad alsook via het Gemerts Nieuwsblad bekendheid geven aan de mogelijkheid voor de inwoners van Gemert-Bakel om een gratis persoonsgebonden abonnement af te halen.
- 3.8 De abonnementen zullen minimaal geldig zijn gedurende het (weersafhankelijke) zwemseizoen binnen het kalenderjaar zijnde meestal de periode 01 april tot en met 31 augustus. Buiten deze periode is het gebied gratis toegankelijk.
- 3.9 Overeem is gerechtigd om niet inwoners van Gemert-Bakel een gratis dan wel een niet gratis abonnement te verstrekken, dan wel een entreeprijs te vragen per bezoek of meerdere bezoeken aan het natuurbad.

4. Informatiecentrum/poortgebouw

- 4.1 Overeem blijft gehouden een deel van het poortgebouw, in te richten voor het beschikbaar stellen van de informatie aan bezoekers van het bezoekerscentrum en het actueel houden van de informatievoorziening zoals beschreven in artikel 5 van de gebruikersovereenkomst. In dat kader blijft Overeem ook gehouden om omtrent het aanleveren van de inhoudelijke informatie met daarvoor aangewezen instanties zoals de gemeente, de Stichting Natuurmonumenten en dergelijke in overleg te treden.
- 4.2 De gemeente zal zich daartoe evenzeer inspannen en zal zo nodig ook zelf inhoudelijke informatie aanleveren als basis voor een permanente expositie, zodanig dat het informatiepunt een basis heeft om verder langs geleidelijke weg te worden ingericht, onder andere door het breukenproject als bedoeld in hoofdstuk 3 van de Toekomstvisie.
- 4.3 Op de bij deze overeenkomst als bijlage 2 gevoegde plattegrond van het poortgebouw is aangegeven in welke ruimten in het gebouw de expositie kan worden opgesteld.
- 4.4 Overeem spant zich in om de wandelroute om de Bakelse plassen te realiseren en om de inrichting van de informatiebalie te versterken, overeenkomstig zijn Toekomstvisie.

5. Slot overweging

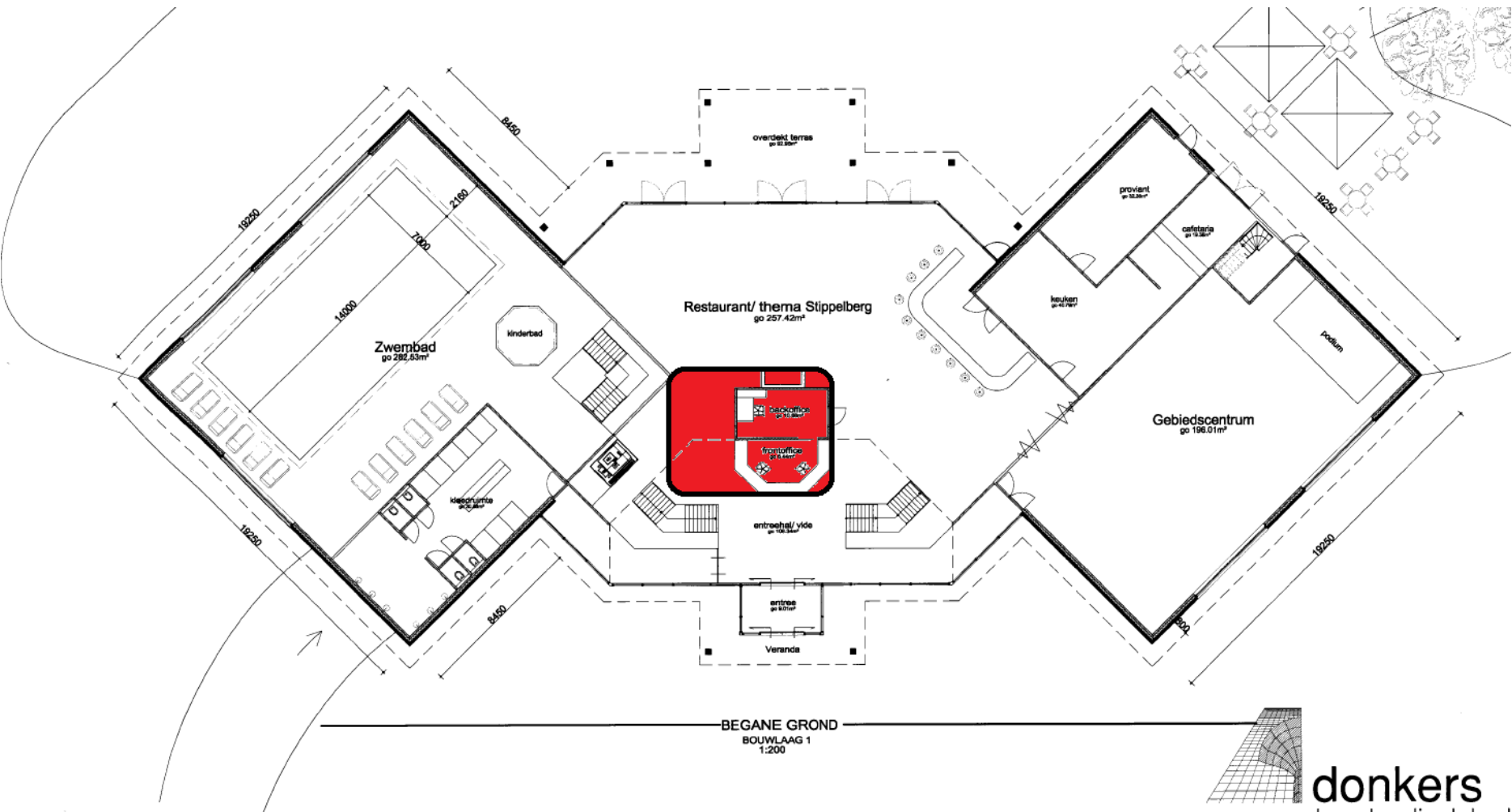
- 5.1 Partijen treden jaarlijks in overleg met elkaar over zaken die genoemd zijn in deze overeenkomst in het kader van het recreatieve belang wat partijen tezamen nastreven.
- 5.2 Indien de overeenkomst geheel wordt ontbonden, wordt teruggevallen op de afgesloten erfpachtovereenkomst. Indien de overeenkomst op punten wordt ontbonden, geldt dat voor dat aspect wordt teruggevallen op de erfpachtovereenkomst.

Aldus overeengekomen te op
namens de gemeente

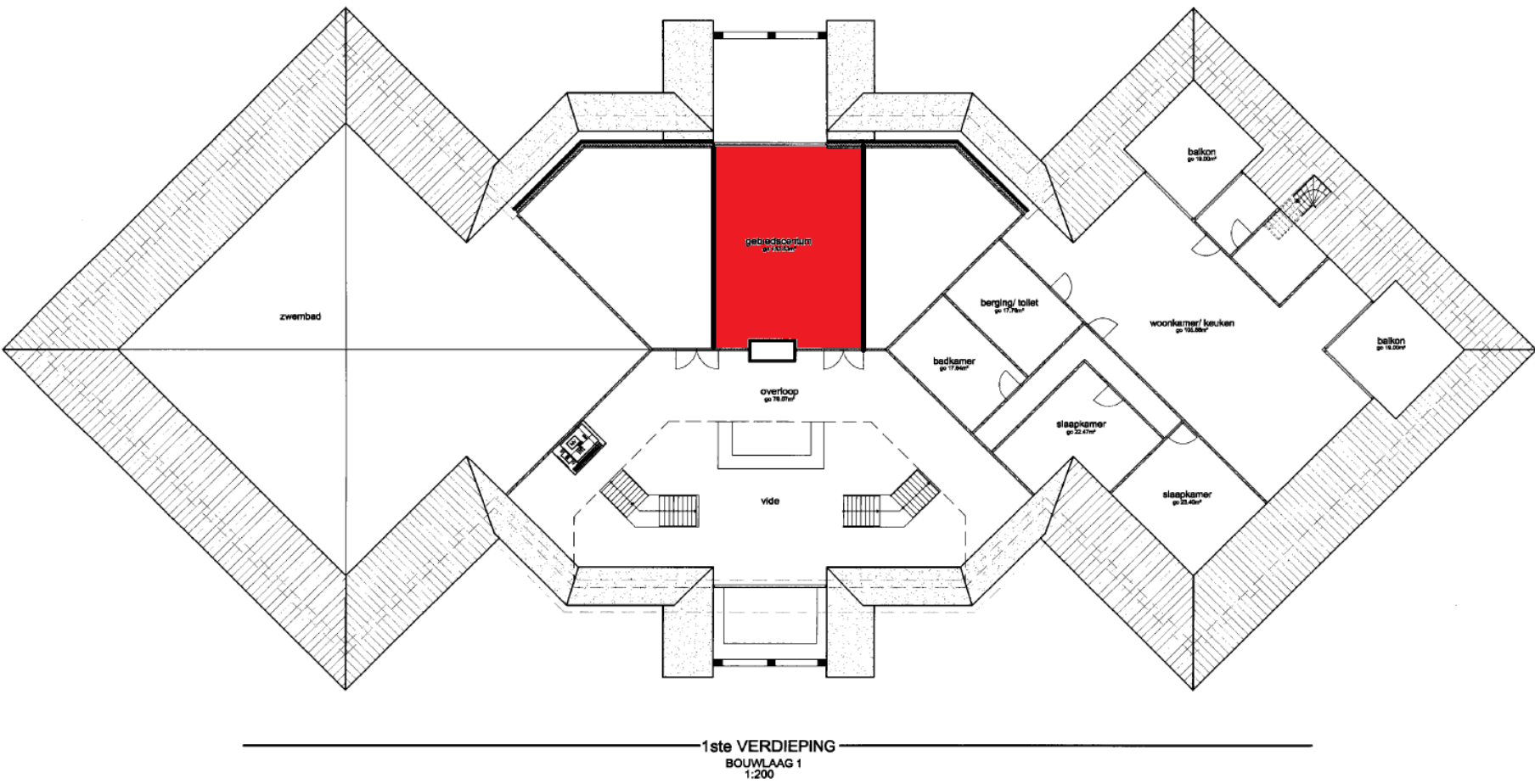
de burgemeester
drs. J. van Zomeren

J.J.A. Overeem

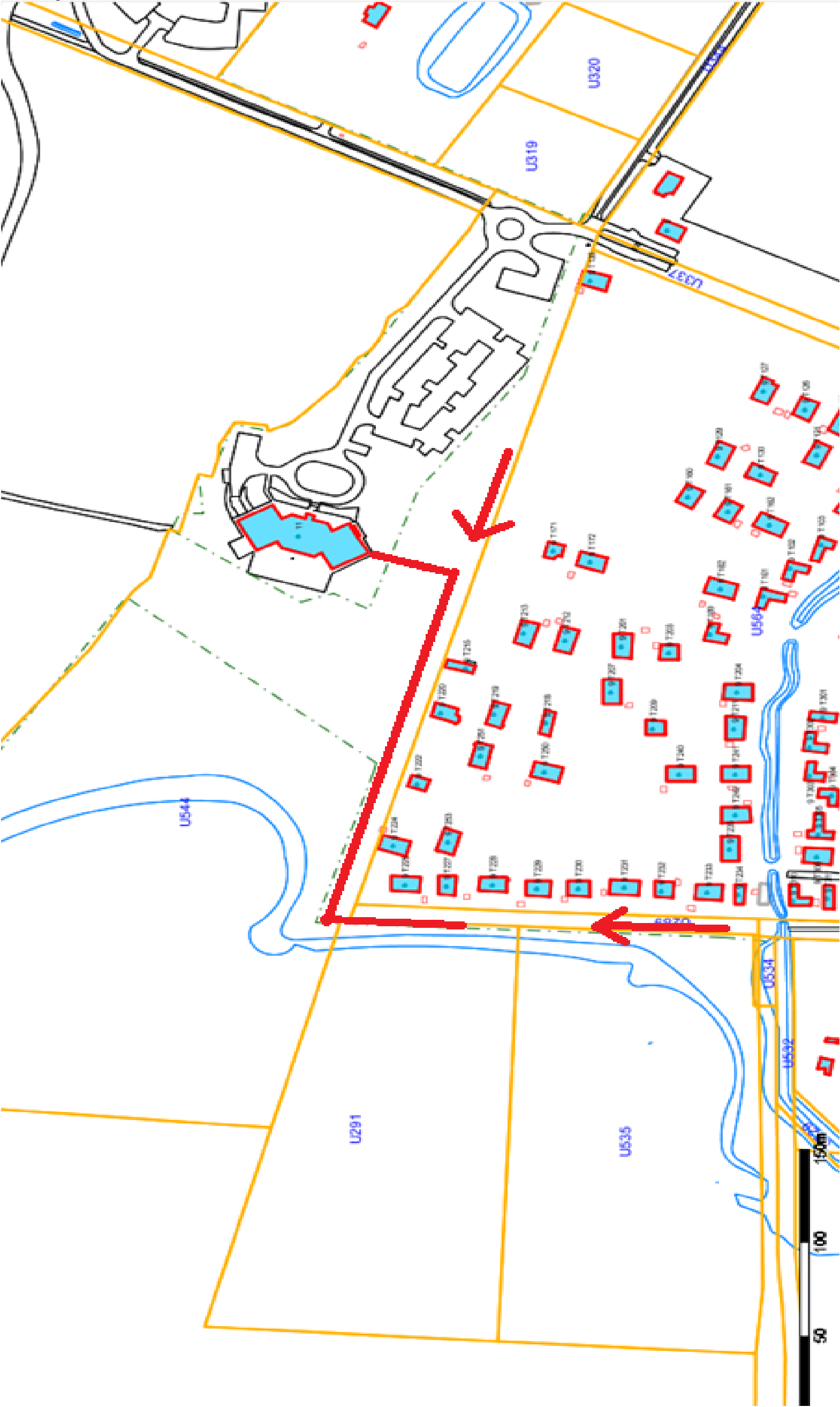
Balie - voorlichtingsfunctie



Educatie ruimte



Situering hekwerk



Adviesnota aan de raad

Raadsvergadering: 30 april 2015
Agendanummer:
Team: OB
Zaaknr: 35615-2015

Onderwerp: Inspraakreactie Ontwerp Programma van Eisen concessie Zuidoost Brabant

Aan de raad

Inleiding

Op 17 maart 2015 hebben Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Brabant ingestemd met het Ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor aanbesteding van het openbaar vervoer in Zuidoost Brabant. In de periode van woensdag 18 maart 2015 tot en met maandag 18 mei 2015 is er de mogelijkheid om een officiële inspraakreactie in te dienen.

Beslispunten

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Kennis te nemen van het ontwerp Programma van Eisen concessie Zuidoost Brabant;2. In te stemmen met bijgevoegde inspraakreactie en deze in te dienen bij de provincie Noord-Brabant. |
|--|

Dit onderwerp is aan de orde geweest in:

De commissievergadering Economie & Sport van 8 april 2015

Samenhang met eerdere besluiten en/of beleidsprogramma / raadsprogramma

Nvt.

Beoogd effect

Door de inspraakreactie te zenden naar de provincie wordt invloed uitgeoefend op het Programma van Eisen en daarmee op het Openbaar Vervoer vanaf december 2016.

Duurzaamheid

In het ontwerp Programma van Eisen (PvE) is een apart hoofdstuk opgenomen voor de milieuprestatie van het materieel en de transitie naar zero emissie. Daarmee heeft duurzaamheid een plek in de aanbesteding. Hierbij wordt opgemerkt dat de transitie naar zero emissie niet ten koste gaat van de exploitatie van lijnen. Het bestaande materieel mag nog steeds gebruikt worden. Inschrijvers worden uitgedaagd om een volledige, stapsgewijze, transitie naar zero emissie te realiseren. De ambitie van de provincie is om in 2026 de transitie volledig gerealiseerd te hebben. Bovendien wordt een overnameregeling getroffen om kapitaalvernietiging te voorkomen. Op blz. 53 van het PvE is e.e.a. in een duidelijk schema opgenomen.

Argumenten

Proces tot nu toe

Het PvE is een concrete uitwerking van het provinciaal openbaar vervoerbeleid zoals dat is opgenomen in de Openbaar Vervoer-visie (OV-visie) die op 21 september 2012 door de Regioraad van het voormalig Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant is vastgesteld. De OV-visie is op hoofdlijnen vertaald in de Nota van Bouwstenen die in december 2013 is vastgesteld door het dagelijks bestuur van het SRE. Met ingang van 1 januari 2015 is de bevoegdheid overgegaan van SRE naar de provincie Noord-Brabant vanwege het vervallen van de WGR+ status van het SRE.

Ontwerp Programma van Eisen (PvE)

Het belangrijkste doel van deze aanbesteding is het realiseren van het beste Openbaar Vervoer voor de reiziger, nu en in de toekomst. Om dit doel te bereiken zet de provincie bij deze aanbesteding in op drie thema's, waarmee de vervoerder geprikkeld wordt om bij de aanbesteding zo veel mogelijk vervoer tegen een zo hoog mogelijke kwaliteit te bereiken. Hierbij speelt innovatie een belangrijke rol. Deze thema's zijn:

- Een vraaggericht vervoeraanbod;
- Een klantvriendelijke en voor de reiziger begrijpelijke klantinterface;
- Comfortabel en wervend materieel, dat zoveel mogelijk zero-emissie is.

Op elk van deze thema's organiseert de provincie binnen de aanbesteding een Quality Contest waarbij de inschrijver kan laten zien dat zijn aanbod leidt tot het beste Openbaar Vervoer voor de reiziger.

Openbaar Vervoer wordt daarbij gezien als een middel om de vraag naar mobiliteit in de Brabantse samenleving zo goed mogelijk te bedienen. Daarom wil de provincie op termijn doorgroeien naar een 'mobiliteitsconcessie', die niet alleen gaat over Openbaar Vervoer, maar waarbij de Concessiehouder waar mogelijk en nodig ook andere mobiliteitsoplossingen inzet – of de synergie daarmee opzoekt – om de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk te bedienen.

Het PvE aanbesteding openbaar vervoer is als volgt opgebouwd:

- Deel A geeft een toelichting op de gemaakte hoofdkeuzes ten aanzien van de Concessie;
- Deel B bevat de definiëring en afbakening van de Concessie en het Concessiegebied;
- Deel C bevat de concrete inhoudelijke eisen en wensen voor het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied.
- Deel D bevat bijlagen bij het Ontwerp Programma van Eisen.

De delen B en C bevatten tabellen met genummerde bepalingen waar de Inschrijver en daarna de Concessiehouder verplicht aan moet voldoen. Voorafgaand aan deze tabellen is in tekstvorm een nadere toelichting gegeven die de context schetst waarin de eisen gezien moeten worden. In deel C wordt tevens op hoofdlijnen toegelicht op welke inhoudelijke criteria beoordeling van de inschrijvingen zal plaatsvinden. Dit wordt daarna nader uitgewerkt in de Aanbestedingsleidraad.

Vervoeraanbod

Wat betreft het onderwerp "vervoeraanbod" is het kernnetwerk de basis. Dit kernnetwerk is in 2014 in nauwe samenspraak met gemeenten opgesteld en vormt de basis van het openbaar vervoer netwerk in de nieuwe concessie. Alle inschrijvers moeten dit netwerk verplicht aanbieden. Zij hebben daarbij wel enige vrijheid om de precieze lijnvoering en dienstregeling te bepalen waarbij ze wel gebruik moeten maken van minimaal 80% van de bestaande haltes.

Het kernnetwerk is vraaggericht opgebouwd. Als ruggengraat voor het kernnetwerk dient het netwerk van HOV-lijnen (HOV=Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en Doorstroommassen. De overige buslijnen zijn in het kernnetwerk opgenomen op basis van de vervoervraag:

hoe meer vraag er is naar vervoer, hoe meer vervoeraanbod er geboden moet worden. Daarbij is het netwerk geoptimaliseerd: zo zijn soms meerdere lijnen met relatief weinig vervoervraag samengevoegd. Wel is de bediening in weekenden en avonden zoveel mogelijk in stand gehouden. Ook alle buurtbuslijnen zijn opgenomen in het kernnetwerk: dit is een succesvolle vervoersoplossing voor lijnen met beperkte vervoervraag. Om de ontwikkeling van het openbaar vervoer te borgen worden op 3 niveaus ontwikkelteams ingesteld: strategisch, tactisch en operationeel.

Inpraakreactie

De inspraakreactie is gericht op een aantal onderwerpen: wensen, grensoverschrijdende lijnen, ontwikkeling van een knooppunt, aanpassingen/wijzigingen van lijnen, kosten van wijzigingen, de dienstregeling en het kernnetwerk. Kijk hiervoor naar het document “inspraakreactie”.

Kanttekeningen

1. *De inspraakreactie wordt door de provincie als bevoegd gezag beoordeeld en afgewogen en leidt niet per definitie tot een aanpassing van het PvE.*
De provincie verzamelt alle inspraakreacties en zal deze afwegen ten opzichte van het doel, het voortraject en ten opzichte van elkaar. Dit kan ook leiden tot het handhaven van het betreffende artikel uit het PvE. De invloed die uitgeoefend kan worden is daarmee beperkt.

Vervallen “oude” regelgeving

Nvt.

Communicatie

In dit stadium van het proces is ervoor gekozen om uit te gaan van de onderste trede van de participatieladder. Via het Gemerts Nieuwsblad hebben we de inwoners geïnformeerd over het proces en over de mogelijkheid om zelf een inspraakreactie te geven aan de provincie. De nieuwe concessie gaat in per 11 december 2016. Veranderingen en wijzigingen in het definitieve OV-aanbod worden dan ook pas in 2016 helder. Communicatie vindt plaats als er informatie beschikbaar komt welke voor onze inwoners relevant is.

Uitvoering

Vervolgproces

Tot 18 mei loopt de termijn waarbinnen inspraakreacties ingediend kunnen worden. Na vaststelling door de raad wordt de inspraakreactie bij de provincie ingediend. In juli 2015 wordt het definitieve Programma van Eisen inclusief reactienota vastgesteld door GS van Noord-Brabant. Ook wordt in juli 2015 het bestek voor de aanbesteding door hen vastgesteld. Daarna wordt het bestek gepubliceerd. In november 2015 moeten de inschrijvingen zijn ingeleverd en begin 2016 vindt de gunning plaats. De nieuwe concessieperiode gaat in op 11 december 2016 en heeft een looptijd van 10 jaar.

Bijlagen

Ontwerp Programma van Eisen concessie Zuidoost Brabant
Nota van Bouwstenen voor PvE
Bijlage D.4 Grensoverschrijdende lijnen
Bijlage D.5-5 Kaart Kernnetwerk Nuenen, Laarbeek en Gemert-Bakel
Inspraakreactie gemeente Gemert-Bakel op ontwerp PvE

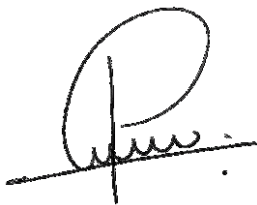
Ter inzage gelegde stukken

Op de website www.brabant.nl/OVzuidoost is het ontwerp PvE inclusief alle bijlages te raadplegen.

Gemert, 31 maart 2015

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized capital 'P' followed by a horizontal line and a small flourish.

A.A.T.G. Jansen MBA

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized capital 'J' followed by a horizontal line and a small flourish.

Drs. J. van Zomeren

Raadsbesluit

Bijlage bij agendanummer:
Zaaknr. 35615-2015

Onderwerp: inspraakreactie op het ontwerp Programma van Eisen concessie Zuidoost Brabant

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 31 maart 2015;

Besluit

1. Kennis te nemen van het ontwerp Programma van Eisen concessie Zuidoost Brabant
2. In te stemmen met bijgevoegde inspraakreactie en deze in te dienen bij de provincie Noord-Brabant

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Gemert-Bakel van 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening

Provincie Noord-Brabant

Ontwerp Programma van Eisen *Concessie Zuidoost Brabant*



Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

17 maart 2015

Colofon

Ontwerp Programma van Eisen

Aanbesteding Openbaar Vervoer

Concessie Zuidoost Brabant

Inhoud

A	Inleiding en hoofdkeuzes.....	4
A1	Inleiding	4
A2	Hoofdkeuzes aanbesteding	5
B	Definiëring en afbakening van de Concessie.....	12
B1	Begrippenlijst	12
B2	Concessieverlener	19
B3	Scope van de Concessie	19
C	Eisen aan het vervoer	22
C1	Overkoepelend: Marktpositionering, Ontwikkeling en Samenwerking	23
C2	Infrastructuur en vastgoed	37
C3	Vervoeraanbod	41
C4	Exploitatie en uitvoeringskwaliteit	47
C5	Materieel: Milieuprestatie en transitie naar zero emissie	52
C6	Materieel: Kwaliteit voor de reiziger	59
C7	Klantinterface: Personeelsbeleid	68
C8	Klantinterface: OV-chipkaart, distributienetwerk en Tarieven.....	70
C9	Klantinterface: Reisinformatie en Serviceverlening	77
C10	Klantinterface: Marketing	85
C11	Sociale Veiligheid.....	87
C12	Data, informatie en rapportages.....	91
D	Bijlagen behorend bij het Ontwerp Programma van Eisen	96

A Inleiding en hoofdkeuzes

A1 Inleiding

Dit document is het Ontwerp Programma van Eisen voor de aanbesteding Openbaar Vervoer 2015 in de concessie Zuidoost Brabant.

Het Programma van Eisen zal onderdeel zijn van het Bestek, dat in de zomer van 2015 gereed zal zijn voor publicatie. Op basis van dat document kunnen vervoerders een inschrijving doen op de aanbesteding van deze Concessie. Het bestek bestaat uit het definitieve Programma van Eisen, een aanbestedingsleidraad en een document met financiële bepalingen. In de aanbestedingsleidraad zijn de spelregels voor de aanbesteding uitgewerkt, waaronder de selectiecriteria en gunningscriteria.

Het voorliggende Ontwerp Programma van Eisen staat open voor inspraak. Gemeenten, het Reizigersoverleg Brabant (ROB), aangrenzende vervoerautoriteiten en andere partijen en individuen kunnen tot en met 18 mei 2015 reageren op het Ontwerp Programma van Eisen. In dezelfde periode zal het Ontwerp Programma van Eisen via een marktconsultatie aan potentiële inschrijvers worden voorgelegd. Op basis van de reacties uit de inspraak en de marktconsultatie wordt een definitief Programma van Eisen ontwikkeld.

Het Ontwerp Programma van Eisen is een concrete uitwerking van het provinciaal openbaar vervoerbeleid zoals dat is opgenomen in de OV Visie (zie bijlage D.1), het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2006-2020 (PVVP) en de Agenda van Brabant en op hoofdlijnen is vertaald in de Nota van Bouwstenen (zie bijlage D.2). Mocht één van deze documenten in strijd zijn met het Ontwerp Programma van Eisen dan prevaleert het Ontwerp Programma van Eisen.

Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd:

- Deel A geeft een toelichting op de gemaakte hoofdkeuzes ten aanzien van de Concessie;
- Deel B bevat de definiëring en afbakening van de Concessie en het Concessiegebied;
- Deel C bevat de concrete inhoudelijke eisen voor het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied.
- Deel D bevat bijlagen bij het Ontwerp Programma van Eisen.

De delen B en C bevatten tabellen met genummerde bepalingen waar de Inschrijver en daarna de Concessiehouder verplicht aan moet voldoen. Voorafgaand aan deze tabellen is in tekstvorm een nadere toelichting gegeven die de context schetst waarin de eisen gezien moeten worden.

In deel C wordt tevens op hoofdlijnen toegelicht op welke inhoudelijke criteria beoordeling van de inschrijvingen zal plaatsvinden. Dit wordt daarna nader uitgewerkt in de Aanbestedingsleidraad.

Planning

Deze planning is onder voorbehoud en kan nog aangepast worden.

- 18 maart start inspraakperiode;
- Tot en met 18 mei: inspraak op het Ontwerp Programma van Eisen;
- Juli: vaststelling Bestek door GS en publicatie aanbesteding;
- Juli – november: inlichtingenrondes;
- November: ontvangst Inschrijvingen;
- Begin 2016: gunning Concessie, start implementatie;
- 11 december 2016: start nieuwe Concessie.

A2 Hoofdkeuzes aanbesteding

In dit hoofdstuk wordt een globale schets gegeven van de eisen die de Provincie bij deze aanbesteding heeft. Dit is bedoeld om de lezer achtergrond en context te geven bij de aanbesteding. De uitwerking hiervan is in deel B en deel C opgenomen. De delen B en C zijn bepalend voor de uitleg van de eisen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant zetten als Concessieverlener ter zake in op vraaggericht, verbindend en verantwoord Openbaar Vervoer. Dit is verder uitgewerkt in de OV-visie die op 21 september 2012 door Provinciale Staten is vastgesteld. Vraaggericht, verbindend en verantwoord Openbaar Vervoer is daarmee de centrale spil die door dit Programma van Eisen en straks de Concessie loopt.

Vraaggericht Openbaar Vervoer

Het Openbaar Vervoer sluit zoveel mogelijk aan bij de vraag naar vervoer (vraaggericht). De vraag speelt een belangrijke rol bij het bepalen van het netwerk dat gereden gaat worden. Spoor, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en dragende assen in de steden en daarbuiten vormen de basis van het netwerk. Andere lijnen sluiten hier zoveel mogelijk op aan. Knooppunten vormen hierbij een belangrijke schakel. Op plaatsen waar de vraag achterblijft wordt gezocht naar maatwerkoplossingen. De Provincie kan er daarbij voor kiezen om maatwerk uit te werken met derden. In dat geval zal de Concessiehouder dat vervoer hebben te Gedogen.

Verbindend Openbaar Vervoer

Het Openbaar Vervoer verbindt de kernen in de regio met elkaar, zorgt voor de bereikbaarheid van scholen, ziekenhuizen, winkelcentra, attractieparken en andere maatschappelijk belangrijke plaatsen. Het Openbaar Vervoer versterkt het stedelijk netwerk en speelt een belangrijke rol bij economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

Verantwoord Openbaar Vervoer

Het Openbaar Vervoer levert een bijdrage aan de Brabantse samenleving. Het Openbaar Vervoer draagt er samen met kleinschalige mobiliteitsoplossingen aan bij dat het landelijk gebied goed leefbaar blijft. Het Openbaar Vervoer houdt de steden bereikbaar. Het Openbaar Vervoer is ingebed in de Brabantse samenleving. Gemeenten, ROB, GGA's, Provincie en de Concessiehouder werken samen in Ontwikkelteams aan de verdere verbetering en vernieuwing van het vervoer.

Bij bovenstaande doelen is Openbaar Vervoer geen doel op zich maar een middel om de mobiliteitsvraag in de Brabantse samenleving zo goed mogelijk te bedienen. Daarom wil de provincie op termijn toegroeien naar een mobiliteitsconcessie, die niet alleen gaat over Openbaar Vervoer maar waarbij de Concessiehouder waar mogelijk en nodig ook andere mobiliteitsoplossingen inzet -of de synergie daarmee opzoekt- om de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk te bedienen.

Ontwikkelagenda: het OV versterkt het Daily Urban System

Het busvervoer in de Concessie staat niet op zichzelf. Het is onderdeel van een groter OV- en mobiliteitssysteem. Een vraaggericht, krachtig en duurzaam openbaar vervoersysteem kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ambitie van Brabant. Zij wil bij de top van kennis- en innovatieregio's van Europa blijven behoren met een aantrekkelijk vestigings- en leefklimaat. Dat versterkt de agglomeratiekracht van Brabant.

De Provincie werkt op dit moment aan de ruggengraat van het OV-systeem door middel van een Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten. In deze Ontwikkelagenda wordt gestreefd naar een sterk OV-netwerk dat bestaat uit goede, snelle verbindingen, logische en aantrekkelijke knooppunten en gemakkelijke en multimodale transfervoorzieningen (OV, fiets en auto/P&R). Met gerichte verbeteringen

in het OV-netwerk van Brabant worden inwoners, arbeidsplaatsen en (inter)nationale economische kernregio's beter verbonden. Zowel binnen als buiten Brabant. Naast het OV-systeem wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de kansen om het voor de reiziger te veraangename, zowel de reis als het product. Kansen daarbij liggen op het vlak van reisinformatie, aansluitingen tussen modaliteiten, gemak en herkenbaarheid. Hierbij ziet de provincie twee hoofdopgaven:

1. (Inter)nationale connectiviteit vergroten
2. Daily Urban System versterken

De focus voor de Concessie ligt hierbij vooral op de rol van het Openbaar Vervoer in het Daily Urban System. De regio Zuidoost Brabant is één Daily Urban System. Van de Concessiehouder wordt verwacht dat hij zich inzet voor het versterken van het Daily Urban System, en daarbij aansluiting zoekt bij andere vormen van mobiliteit en OV, waaronder de trein. Op treinstations, busstations en grote HOV haltes moet het vervoer goed aansluiten op andere modaliteiten. De visie van de ontwikkelagenda vormt de ruggengraat maar zal nauwe aansluiting nodig hebben van de rest van het OV systeem die als feeders fungeren op deze spoor en HOV-assen.

De regio Zuidoost Brabant staat ook wel bekend als Brainport Regio Eindhoven. Dit gebied kent een concentratie van topsectoren High Tech Systems & Materials, Food & Technology, Automotive, Lifetec & Health en Design. Deze bundeling van high-tech bedrijven met een grote groeipotentie is uniek in Nederland. Een goede bereikbaarheid per Openbaar Vervoer is voor de regio van groot belang. Van belang is om de bereikbaarheid van deze regio met OV te verbeteren en te versterken. Dit is breder dan alleen busvervoer. Dit bevat ook het spoorvervoer en de groei van Eindhoven Airport, dat naar verwachting groeit van 3,8 miljoen reizigers nu naar 5,5 miljoen in 2020. De Concessiehouder dient een goede bereikbaarheid van Airport te borgen, en te zorgen voor optimale dienstverlening voor internationale Reizigers. Dit houdt onder meer in dat Reisinformatie op lijnen van en naar Airport (ook) in het Engels uitgevoerd wordt.

Binnen de Brainport moet de vervoerder een goed OV-systeem neerzetten. Dit vergt dat hij inspeelt op specifieke behoefte en identiteit van de regio, zodat dit aansluit op de internationale omgeving met ook expats die hier werken. Brainport als visitekaartje van Brabant met kansen voor design en innovatie. Daarnaast wordt de vervoerder gestimuleerd om ook de kennis uit de regio te benutten in Triple Helix verband. Kennisinstellingen en bedrijven hebben samen met de overheid kennis en middelen in handen om tot een beter openbaar vervoer systeem te komen. Dit alles om tot een beter product te komen in deze regio wat aansluit bij het high-tech karakter.

Doelen en ambitie voor de aanbesteding: het beste OV voor de Reiziger, nu en in de toekomst

De ambitie van de Provincie is binnen de beschikbare middelen om het beste Openbaar Vervoer voor de Reiziger te realiseren, nu en in de toekomst. Het gaat dan om **Betrouwbaar, Solide en Schoon** openbaar vervoer. Drie doelen staan centraal bij deze aanbesteding:

1. Openbaar Vervoer dat leidt tot meer Reizigers en een hogere bezettingsgraad.
2. Een beter imago en een hogere klantwaardering in het Openbaar Vervoer.
3. Openbaar Vervoer dat ingebed is in de Brabantse samenleving en dat maatschappelijk verantwoord wordt uitgevoerd.

Deze doelen staan niet op zichzelf. Openbaar Vervoer is een middel om de vraag naar mobiliteit in de Brabantse samenleving zo goed mogelijk te bedienen. Daarom wil de provincie op termijn doorgroeien naar een '**mobilitetsconcessie**', die niet alleen gaat over Openbaar Vervoer, maar waarbij de Concessiehouder waar mogelijk en nodig ook andere mobiliteitsoplossingen inzet – of de synergie daarmee opzoekt – om de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk te bedienen.

De Provincie zoekt bij de aanbesteding een ambitieuze vervoerder die deze doelen en ambitie in realiteit om kan zetten. Een vervoerder die goed nadenkt over zijn marktpositionering en die innovatie gebruikt om

het OV nu en in de toekomst blijvend te verbeteren. Een vervoerder die een slim doordacht vervoeraanbod realiseert, dat de regio zo goed mogelijk bereikbaar houdt. Een vervoerder die vernieuwende vormen van reisinformatie, service en betaalgemak aanbiedt, zodat de drempel voor OV-gebruik zo laag mogelijk is. Een vervoerder die comfortabel en wervend materieel inzet. En een vervoerder die de ambitie waarmaakt om de concessie in 2025 volledig met Zero emissie voertuigen uit te voeren.

Quality Contests als prikkel voor het leveren van kwaliteit

Om de hierboven genoemde doelen en ambities te bereiken zet de Provincie bij deze aanbesteding specifiek in op drie thema's, waarmee de Inschrijver geprikkeld wordt om bij de aanbesteding zo veel mogelijk vervoer tegen een zo hoog mogelijke kwaliteit te bereiken. Deze thema's zijn:

- Een vraaggericht **Vervoeraanbod**
- Een klantvriendelijke en voor de Reiziger begrijpelijke **Klantinterface**
- Comfortabel en wervend **Materieel**, dat zoveel mogelijk **zero emissie** is.

Op elk van deze thema's organiseert de Provincie binnen de aanbesteding een Quality Contest. Dat betekent dat de Inschrijver de ruimte krijgt om op elk van deze thema's keuzes te maken en daarmee te laten zien dat zijn aanbod leidt tot het beste Openbaar Vervoer voor de reiziger. Dit wordt meegewogen bij de gunningscriteria: hoe beter de Inschrijver scoort op de Quality Contests, hoe meer kans hij maakt om de aanbesteding te winnen. De Inschrijvers worden daarbij expliciet gestimuleerd om innovaties toe te passen die leiden tot een beter Openbaar Vervoer. Randvoorwaardelijk hierbij is dat de basis op orde is, met betrekking tot onder andere sociale veiligheid, toegankelijkheid en monitoring. Aan deze thema's worden eisen gesteld in dit Ontwerp Programma van Eisen.

Om te zorgen dat de Quality Contests samen één integraal geheel vormen vraagt de Provincie bij de aanbesteding bovendien een Overkoepelende Quality Contest Marktpositionering en Ontwikkeling uit. Hierin beschrijft de Inschrijver hoe hij het Openbaar Vervoer in de markt wil positioneren om de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk te kunnen bedienen en daarmee het beste Openbaar Vervoer te bieden. Dit dient als kapstok voor de overige Quality Contests.

In de overkoepelende Quality Contest wordt ook ingegaan op ontwikkeling tijdens de looptijd van de Concessie. De Concessie kent een looptijd van tien jaar. De Provincie kiest voor een lange looptijd, zodat de Concessiehouder voldoende mogelijkheden heeft om structureel te werken aan het verder verbeteren van het Openbaar Vervoer en het toepassen van innovaties in de concessie.

Bij deze ontwikkeling werkt de Concessiehouder intensief samen met de Provincie, gemeenten en het Reizigersoverleg Brabant. Om deze samenwerking te faciliteren kent de Concessie Ontwikkelteams op drie niveaus: strategisch, tactisch en operationeel. De Provincie stelt via haar eigen Brabantbrede Strategische Ontwikkelteam de kaders vast voor de ontwikkelrichting. In het Tactische Ontwikkelteam wordt binnen deze kaders gewerkt aan doorontwikkeling van het vervoeraanbod in de Concessie. De Operationele teams zorgen voor de dagelijkse exploitatie en het Concessiebeheer. Er wordt nadrukkelijk naar gestreefd om in Triple Helix-verband ook het bedrijfsleven en kennisinstellingen te betrekken bij deze samenwerking.

Samengevat zijn de gemaakte overkoepelende hoofdkeuzes:

- De Concessie Zuidoost Brabant kent een looptijd van tien jaar.
- Inschrijvers worden door middel van Quality Contests geprikkeld om zoveel mogelijk vervoer tegen de beste kwaliteit te leveren. Er is één overkoepelende Quality Contest en drie specifieke Quality Contests op de thema's Vervoeraanbod, Klantinterface en Materieel en Zero emissie. *(Deze worden hieronder nader toegelicht).*
- De Concessiehouder is primair verantwoordelijk voor ontwikkeling en is opbrengstverantwoordelijk.

- Provincie, Concessiehouder, gemeenten, Reizigersoverleg Brabant en Triple Helix-partners werken binnen Ontwikkelteams op professionele, zakelijke en inspirerende/vernieuwende wijze met elkaar samen bij de verdere ontwikkeling van het Openbaar Vervoer.

Een vraaggericht Vervoeraanbod

De Concessiehouder wordt via een Quality Contest gestimuleerd om vraaggericht Openbaar Vervoer aan te bieden. Daar waar voldoende vraag is, rijdt in ieder geval Openbaar Vervoer. De Provincie heeft in dit Programma van Eisen een Kernnetwerk opgenomen. Dit Kernnetwerk is in 2014 in nauwe samenspraak met gemeenten opgesteld en vormt de basis van het OV-netwerk in de nieuwe Concessie. Alle Inschrijvers moeten dit netwerk verplicht aanbieden. Zij hebben daarbij wel enige vrijheid om de precieze lijnvoering en dienstregeling te bepalen.

Het Kernnetwerk is vraaggericht opgebouwd. Als ruggengraat voor het Kernnetwerk dient het netwerk van HOV-lijnen en Doorstroomassen. Dit zijn de lijnen met de meeste vervoervraag. Dankzij vrije infrastructuur kan hier snel en betrouwbaar vervoer worden geboden. Bediening op de HOV-lijnen is opgenomen conform de vastgestelde HOV-visie (HOV netwerk Zuidoost-Brabant). Op de HOV-lijnen en Doorstroomassen wordt hoogwaardig vervoer geboden volgens het Volans-concept, dat ook in West- en Oost-Brabant gebruikt wordt. Op de zeer drukke stedelijke HOV-assen in de agglomeratie Eindhoven wordt de vervoerder bovendien geprikkeld een stap verder te zetten qua vervoerconcept en uitstraling (zie ook verderop onder Materieel).

De overige buslijnen zijn in het Kernnetwerk opgenomen op basis van de vervoervraag: hoe meer vraag er is naar vervoer, hoe meer vervoeraanbod er geboden moet worden. Bediening in de avonden en weekenden is zoveel mogelijk gelijk gehouden aan het huidige vervoeraanbod, om te borgen dat de bereikbaarheid van de regio ook op die momenten gewaarborgd is. De lijnvoering (routes) is geoptimaliseerd: zo zijn soms meerdere lijnen met relatief weinig vervoervraag samengevoegd. Reguliere buslijnen sluiten zo veel mogelijk aan op de HOV-lijnen.

Ook de bestaande Buurtbussen zijn opgenomen in het Kernnetwerk: dit is een succesvolle vervoersoplossing voor lijnen met beperkte vervoervraag.

De Inschrijver krijgt in de Quality Contest vrijheid om het Kernnetwerk zelf te optimaliseren en verder vorm te geven. De mate waarin de Inschrijver een slim doordacht, helder netwerk aanbiedt dat past bij de vervoervraag wordt beoordeeld en meegewogen bij de gunningscriteria. De Inschrijver wordt bovendien gestimuleerd om in het Pluspakket meer vervoer te bieden dan er in het Kernnetwerk geëist wordt, vooral op die plekken en momenten dat er veel vervoervraag is.

Randvoorwaardelijk is dat het grootste gedeelte van de bushaltes die op dit moment in gebruik zijn, ook weer in de nieuwe Dienstregeling opgenomen worden (minimaal 80%). Dit om desinvesteringen in haltevoorzieningen te beperken en om ervoor te zorgen dat voldoende plekken in de regio per OV bereikbaar zijn.

In de Quality Contest wordt specifieke aandacht gevraagd voor lijnen met heel veel en juist weinig reizigers. De Inschrijver wordt geprikkeld om bij het gereedkomen van meer HOV-infrastructuur verdere verbeteringen van het vervoeraanbod op de HOV-assen aan te bieden. Voor twee stadslijnen in Helmond die weinig reizigers kennen wordt de Inschrijver gevraagd een (optionele) alternatieve mobiliteitsoplossing te bieden, die efficiënter is en beter aansluit bij de vervoervraag dan een traditionele openbaar vervoersoplossing.

Het Kernnetwerk is de basis voor het eerste jaar van de Concessie. Daarna gaat de Concessiehouder dit netwerk verder ontwikkelen in de gezamenlijke ontwikkelteams. De Concessiehouder heeft de mogelijkheid om alle Lijnen verder uit te breiden en via Netmanagement en Marketing meer Reizigers te

trekken waardoor de Kostendekkingsgraad van deze Lijnen verder omhoog kan gaan. Als een Lijn echter structureel te weinig Reizigers heeft met een zeer lage Kostendekkingsgraad, kunnen GS besluiten om na overleg met de Concessiehouder deze Lijn uit de Concessie te halen. Een dergelijke Lijn kan eventueel vervangen worden door een meer passende Kleinschalige Mobiliteitsoplossing, een vorm van maatwerkvervoer die niet bij de Concessie hoort.

De hoofdkeuzes ten aanzien van de het Vervoeraanbod zijn:

- Het Kernnetwerk is de basis voor de bieding van de Inschrijver. De Inschrijver wordt in de Quality Contest gevraagd om op een vraaggerichte en klantvriendelijke manier invulling te geven aan dit Kernnetwerk. Helderheid van het netwerk en snelle reismogelijkheden staan hierbij centraal. Naast het Kernnetwerk wordt aan de Inschrijver gevraagd om extra vervoer te bieden in het Pluspakket en daarmee met het vervoeraanbod verder aan te sluiten bij de vraag.
- De Concessiehouder wordt uitgedaagd om het OV-aanbod verder uit te bouwen zodat er meer Reizigers worden aangetrokken en de Kostendekkingsgraad op termijn verbetert. Voor HOV wordt de vervoerder een visie gevraagd voor uitbreiding en doorontwikkeling van HOV in de toekomst.
- Gedurende de looptijd van de Concessie kan op die plaatsen waar de vraag achterblijft worden gezocht naar kleinschalige(re) mobiliteitsoplossingen. De Provincie kan er daarbij voor kiezen kleinschalige(re) mobiliteitsoplossingen uit te werken met derden. In dat geval zal de Concessiehouder dat vervoer hebben te Gedogen. De Concessiehouder krijgt ook zelf de ruimte om met voorstellen te komen. De vervoerder wordt gevraagd om in Helmond met een concrete oplossing te komen voor verbindingen met minder vervoervraag.

Een klantvriendelijke en voor de Reiziger begrijpelijke Klantinterface

De Concessiehouder heeft een directe relatie met de Reiziger: hij communiceert reisinformatie naar de Reiziger, verleent service aan de Reiziger, ontvangt opbrengsten van de Reiziger en hij probeert via marketing meer Reizigers aan te trekken. Dit geheel aan interactie tussen de Concessiehouder en de Reiziger noemen we de ‘Klantinterface’. Het personeel van de Concessiehouder (chauffeurs, servicepersoneel, toezichthouders) speelt daarbij een belangrijke rol.

Reizigers ervaren de klantinterface op dit moment nog niet altijd als eenvoudig of klantvriendelijk. Reizen per Openbaar Vervoer wordt soms als ingewikkeld ervaren, vooral door incidentele Reizigers. De OV-chipkaart wordt door sommige (potentiële) Reizigers als een drempel gezien.

Bij de aanbesteding worden Inschrijvers daarom gevraagd om integraal na te denken over alle aspecten van de Klantinterface, en op basis hiervan de Klantinterface zó vorm te geven dat drempels voor OV-gebruik worden weggenomen. De Quality Contest omvat daarom alle onderwerpen van de Klantinterface: personeel, tarieven en betaalmiddelen, reisinformatie, serviceverlening en marketing.

Voor al deze onderwerpen gelden basiseisen, maar de Inschrijver wordt vooral geprikkeld om een stap verder te zetten. Hij wordt uitgedaagd om actuele, innovatieve en betrouwbare reisinformatie en klantvriendelijke service aan te bieden, zodat het OV eenvoudiger in gebruik maakt voor de Reiziger. Moderne technieken zoals smartphones, social media en wifi/internet zijn hier onmisbaar bij. Inschrijvers worden ook geprikkeld om naast de OV-chipkaart nieuwe betaalmethoden te introduceren die (bijvoorbeeld voor incidentele Reizigers) gemakkelijker in gebruik zijn. En door het toepassen van passende tarieven en wervende marketing voor alle doelgroepen wordt OV-gebruik verder gestimuleerd.

De hoofdkeuzes ten aanzien van de Klantinterface zijn:

- De Provincie stelt hoge eisen aan de Concessiehouder betreffende de dienstverlening en de kwaliteit van de Klantinterface zodat de Reiziger met een aantrekkelijk OV te maken krijgt. Met name aan betrouwbare en actuele Reis informatie worden hoge eisen gesteld.

- In de Quality Contest Klantinterface wordt de Inschrijver uitgedaagd om nog een stap verder te zetten dan de basiseisen, en het OV door het toepassen van innovaties eenvoudiger in gebruik te maken voor de (bestaande én potentiële) Reiziger.
- In al het Materieel, dus ook de Buurtbussen, kan met de OV-chipkaart worden gereisd. De Inschrijver wordt gestimuleerd om daarnaast ook andere betaalmiddelen aan te bieden.
- De Concessiehouder hanteert het Brabants Tarievenhuis en mag daarnaast zelf andere tarieven introduceren. Kilometertarieven en de Tarieven voor regionale Reisproducten mogen jaarlijks met maximaal 1% stijgen bovenop de indexering.
- De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de Marketing en beschrijft zijn marketingacties voor het eerste jaar in de Quality Contest. De Provincie draagt voor maximaal 50% bij aan marketinginitiatieven van de Concessiehouder.

Comfortabel en wervend Materieel, dat zoveel mogelijk zero emissie is

Binnen de kaders van het Programma van Eisen kan de Concessiehouder zelf een optimale samenstelling van zijn vloot bepalen. Het Materieel hoeft niet nieuw te zijn, als het maar van goede kwaliteit is, schoon en toegankelijk, weinig uitstoot heeft (en minimaal voldoet aan de EEV-norm) en voldoet aan alle wettelijke bepalingen. De vertrouwde Brabants kleur van de Bussen komt ook terug in Zuidoost Brabant zodat er één herkenbaar product is in heel Brabant.

In het Programma van Eisen wordt ingezet op het verder verduurzamen van het Openbaar Vervoer door stapsgewijs toe te werken naar zero emissie. De ambitie is helder: volledige transitie naar zero Emissie in (uiterlijk) 2025. De Inschrijver wordt bij de aanbesteding uitgedaagd om een ambitieus maar reëel Realisatiepad Zero Emissie 2025 in te dienen die deze transitie stapsgewijs waarmaakt.

Voor de Reiziger is het van belang dat het materieel comfortabel is en er goed uitziet. Inschrijvers worden daarom in de Quality Contest gevraagd om comfortabel Materieel aan te bieden. Voor HOV-voertuigen binnen het stedelijk gebied van Eindhoven wordt de Inschrijver gevraagd om een stap verder te gaan en Materieel in te zetten met een (extra) wervende uitstraling. De ervaring leert dat tramlijnen meer reizigers trekken dan buslijnen, onder meer door de uitstraling en het comfort van trammaterieel. Dit effect moet ook haalbaar zijn op de stedelijke HOV-banen, die zich qua snelheid en betrouwbaarheid met tramlijnen kunnen meten. De Inschrijver wordt daarom in de Quality Contest uitgedaagd om (innovatief) materieel met extra uitstraling in te zetten, dat een wervend effect heeft op het aantal Reizigers. Net als de huidige Phileas zouden deze voertuigen een 'icoon' voor het Openbaar Vervoer in de regio kunnen zijn.

De hoofdkeuzes ten aanzien van de het Materieel en Zero emissie zijn:

- De Provincie wil de uitstoot van schadelijke emissies beperken gedurende de hele Concessieperiode. De Inschrijver wordt daarom gevraagd om in de Quality Contest een Realisatiepad te schetsen naar volledige transitie naar zero emissie in 2025. Bovendien wordt de inzet van Zero emissie voertuigen in de reguliere exploitatie (zonder meerkosten voor de Provincie) gestimuleerd in de gunningscriteria.
- De Concessiehouder is eigenaar van het Materieel en bepaalt zelf de samenstelling van zijn Materieel, met in achtneming van de eisen aan uitstoot, toegankelijkheid, kwaliteit voor de Reiziger en capaciteit. Voor HOV liggen de kwaliteitseisen hoger. De huidige Brabantse huisstijl uit de Concessies West-Brabant en Oost-Brabant wordt ook in deze Concessie toegepast. Voor vervoer op HOV-assen en Doorstroomassen is het merk Volans de basis.
- De Inschrijver wordt geprikkeld om op de HOV-assen binnen de agglomeratie Eindhoven Materieel in te zetten met een extra wervende uitstraling. De Inschrijver mag hier zelf een bijpassende merknaam en huisstijl voor ontwikkelen, voortbouwend op Volans (werktitel in dit Ontwerp Programma van Eisen: VolansPlus).

Randvoorwaarde: de basis op orde

Randvoorwaardelijk voor het realiseren van het beste Openbaar Vervoer voor de Reiziger is dat de basis op orde is. Daarom stelt de Provincie – naast bovengenoemde Quality Contests – ook eisen aan onder meer een betrouwbare uitvoering van de Dienstregeling (exploitatie en uitvoeringskwaliteit), sociale veiligheid, de overgang van personeel en monitoring. Uitgangspunt hierbij is dat de Concessiehouder minimaal aansluit bij de huidige stand van techniek en uitgedaagd wordt om innovaties die in het belang van de Reiziger zijn in zijn aanbieding te introduceren.

Het Openbaar Vervoer moet voor alle Reizigers te gebruiken zijn, ook voor Reizigers met een beperking. De Concessiehouder zet zich samen met de Provincie en gemeenten in om de toegankelijkheid te vergroten. Niet alleen alle Bussen, maar ook de Buurtbussen zijn volledig (rolstoel)toegankelijk. Ook de reisinformatie is makkelijk toegankelijk en biedt iedere Reiziger de juiste informatie.

Zowel in de Bus als op de haltes moet de Reiziger zich veilig voelen. Sociale veiligheid staat in de huidige concessie op een hoog niveau en dit zal in de nieuwe Concessie worden voortgezet. Hierbij wordt nauw samengewerkt met onder meer wegbeheerders (die verantwoordelijk zijn voor de haltes), politie en justitie en met scholen.

Samengevat:

- De sociale veiligheid wordt op minimaal hetzelfde niveau als in de huidige concessie voortgezet. De Concessiehouder maakt hiertoe jaarlijks een Sociaal Veiligheidsplan.
- De Provincie maakt met de gemeenten afspraken over infrastructuur, ruimtelijke ordening en Openbaar Vervoer, en de samenhang hiertussen.
- Al het Materieel, dus ook de Buurtbussen, is vanaf de start van de Concessie volledig toegankelijk.
- De Provincie gaat uit van een open samenwerking met de Concessiehouder waarbij alle door de Provincie relevant geachte gegevens met de Provincie via een webapplicatie worden gedeeld. Dit vormt belangrijke informatie om het OV in de Ontwikkelteams verder te ontwikkelen.

B Definiëring en afbakening van de Concessie

B1 Begrippenlijst

Begrip	Omschrijving
Aankondiging	De publicatie van de aanbesteding zoals gedaan door het Bureau voor publicaties van de Europese Unie in het Publicatieblad van de Europese Unie.
Aanbestedingsrichtlijn	Richtlijn 2004/18/EG van het Europees parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor de uitvoering van werken, leveringen en diensten, zoals laatstelijk gewijzigd.
Aanbestedingswet	Wet van 1 november 2012, houdende nieuwe regels omtrent aanbestedingen (Aanbestedingswet 2012), in werking getreden op 1 april 2013, Staatsblad 2013, 57, geldend tijdens de aanbesteding van de Concessie.
Aansluiting	Een mogelijkheid in de Dienstregeling om over te stappen tussen twee Bussen / Lijnen van het Openbaar Vervoer die voldoet aan de eisen die hieraan gesteld worden in artikel C.3.10. Indien van toepassing, ook een mogelijkheid in de Dienstregeling om over te stappen tussen Bussen / Lijnen van het Openbaar Vervoer en Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen en/of Doelgroepenvervoer.
Auto	Personenauto op ten minste vier wielen, zoals nader omschreven bij ministeriële regeling, ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.
Belbus	Openbaar Vervoer per Auto of Bus, volgens een Dienstregeling, waarbij de Ritten alleen daadwerkelijk rijden als deze bijvoorbeeld telefonisch of via internet zijn gereserveerd door één of meer Reizigers.
Besloten busvervoer	Personenvervoer per Bus of Auto, anders dan behorend tot Openbaar Vervoer.
Bestek	Het beschrijvend document, bestaande uit: • Programma van Eisen • Financiële bepalingen • Aanbestedingsleidraad • Informatieve bijlagen Het Bestek wordt tijdens de aanbestedingsprocedure aangevuld met de Nota's van Inlichtingen en bijbehorende bijlagen, die onlosmakelijk onderdeel worden van het Bestek.
Boete	Een geldbedrag dat de Concessiehouder dient te voldoen aan de Provincie indien de Concessiehouder naar het oordeel van de Provincie zijn verplichtingen niet nakomt. Boetes worden opgelegd conform de boeteregeling zoals omschreven in de Financiële Bepalingen.
Brondata	De ruwe data afkomstig van het bronsysteem, in de meest gedetailleerde vorm en onbewerkt (waaronder doch niet uitsluitend de data afkomstig uit het Exploitatiebeheerssysteem en OV-chipkaart systeem).
Bus	Motorrijtuig, al dan niet voorzien van een aanhangwagen, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, zoals gedefinieerd in artikel 1 Wp 2000.

Begrip	Omschrijving
Buurtbus	Auto die wordt ingezet voor het verrichten van Openbaar Vervoer dat wordt uitgevoerd door vrijwilligers die zich hebben georganiseerd in een Buurtbusorganisatie.
Buurtbuslijn	Een Lijn die wordt uitgevoerd door een Buurtbusorganisatie.
Buurtbusorganisatie	Een vrijwilligersorganisatie (doorgaans een vereniging of stichting) die een Buurtbuslijn uitvoert.
CiCo	Check-in check-out.
Combinatie	Een samenwerkingsverband van ondernemingen, die gezamenlijk inschrijven op de aanbesteding.
Concessie	Het recht en de verplichting om met uitsluiting van anderen Openbaar Vervoer te verrichten in het Concessiegebied Zuidoost Brabant gedurende een bepaald tijdvak, in de zin van artikel 1 Wp 2000.
Concessiebeheer	Het beheer van de Concessie, gericht op nakoming van de verplichtingen uit het Bestek, rapportage van de resultaten en correcte financiële afwikkeling.
Concessiegebied	Het (geografische) gebied waarop de Concessie betrekking heeft, zoals beschreven in hoofdstuk B.3 van het Programma van Eisen.
Concessiehouder	Degene aan wie de Concessie is verleend.
Concessieperiode	Het tijdvak waarvoor de Concessie geldt.
Concessieverlener	De Provincie Noord-Brabant, op basis van hun bevoegdheid daartoe uit artikel 20 lid 2 van de Wet personenvervoer 2000.
Consumentenplatform	De door de Provincie aangewezen consumentenorganisaties waaraan advies wordt gevraagd en met wie overleg wordt gevoerd als bedoeld in de artikelen 27 en 31 van de Wet personenvervoer 2000. In de Concessie betreft dit thans het Reizigersoverleg Brabant (ROB).
CVL	Centrale Verkeersleiding.
Dag	Kalenderdag.
Daily Urban System	Het gebied binnen de dagelijkse invloedssfeer van de stad, de grootstedelijke agglomeratie.
Dal(periode)	De periode buiten de Spitsperiode.
Dienstregeling	Voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop Openbaar Vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding of de halteplaatsen of de tijdstippen door de Reiziger kunnen worden beïnvloed.
Dienstregelings-procedure	Procedure tot vaststelling van het jaarlijkse Vervoerplan.
Dienstregelinguur (DRU)	Een in de Dienstregeling gepubliceerd rij-uur, waarin een Bus of Auto daadwerkelijk ingezet wordt voor het vervoeren van Reizigers. Halteringen langer dan 2 minuten worden niet meegerekend in de berekening van de DRU. Halteringen aan het begin- en eindpunt van een Rit mogen nooit worden meegerekend, ook niet als ze korter zijn dan 2 minuten.

Begrip	Omschrijving
Doelgroepenvervoer	Het WMO-vervoer (Wet Maatschappelijke Ondersteuning), leerlingenvervoer, WIA-vervoer (Wet Werk en Inkomen naar Arbeidsvermogen), zittend ziekenvervoer, AWBZ-vervoer en bovenregionaal gehandicaptenvervoer (Valys), voor zover dit tot de verantwoordelijkheid van gemeenten dan wel de rijksoverheid toebehoort.
Doorstroomas (DSA)	Vervoersas waar infrastructurele maatregelen genomen zijn om een snelle doorstroming van het Openbaar Vervoer te borgen. In het Concessiegebied is of wordt een aantal vervoerassen als DSA uitgevoerd: zie artikel C.2.3. Over de Doorstroomassen rijdt frequent, snel en betrouwbaar OV met een herkenbare <i>branding</i> : Volans. Daarnaast kunnen ook andere Lijnen (deels) gebruikmaken van de infrastructuur op Doorstroomassen.
DRIS	Dynamisch reisinformatiesysteem.
Evenement	Een vooraf georganiseerde gebeurtenis waarop een grote hoeveelheid mensen bij elkaar komt, leidend naar een hogere dan gebruikelijke vervoervraag naar en van de plaats van bijeenkomst.
Evenementenvervoer	Personenvervoer van en naar Evenementen, alleen gericht op de bezoekers van deze Evenementen.
Exploitatiebeheers-systeem	Systeem waarmee onder andere de locatie en stiptheid van het Materieel (Bus, Auto) en de uitvoering van de Dienstregeling actueel en real-time op afstand (vanuit de Centrale Verkeersleiding) gevolgd kan worden en daarover automatisch gerapporteerd kan worden alsmede waarmee data ten behoeve van (real-time) reisinformatie en DRIS aangeleverd kunnen worden.
Exploitatiebijdrage	De door de Provincie aan de Concessiehouder te verstrekken financiële middelen ten behoeve van de exploitatie van het krachtens de Concessie te verrichten Openbaar Vervoer.
Feestdag	Als Feestdagen worden gehanteerd: Nieuwjaarsdag, de dag waarop de verjaardag van de Koning wordt gevierd, Eerste en Tweede Paasdag, Hemelvaartsdag, Eerste en Tweede Pinksterdag, Eerste en Tweede Kerstdag.
Financiële Bepalingen	Financiële voorwaarden inzake de Concessie, zoals opgenomen zal worden in deel E van het Bestek, alsmede deel F van het Bestek waarin de bijlagen bij deel E zijn opgenomen.
Gedogen	Het dulden door de Concessiehouder van het uitvoeren van Openbaar Vervoer door één of meer anderen binnen het Concessiegebied gedurende de Concessieperiode van de Concessie.
GGA's	Gebieds Gerichte Aanpak. Noord-Brabant is opgedeeld in vier GGA regio's: Regio Noordoost-Brabant, Regio 's-Hertogenbosch, Regio Midden-Brabant, Regio West-Brabant. Zuidoost Brabant kent vooralsnog geen GGA-regio.
GOVI	Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie.
Groene stroom	Elektriciteit waarbij bij opwekking daarvan: • De energiebron niet uitgeput raakt. • De energie schoon en betrouwbaar is. • Bij de winning en omzetting er nauwelijks sprake van schadelijke effecten voor het klimaat is. De volgende energiebronnen zijn groen: wind, water, zon en biomassa.

Begrip	Omschrijving
Gunningsbesluit	Het besluit van de Provincie Noord-Brabant waarin wordt besloten aan welke Inschrijver de Concessie gegund en verleend wordt.
Gunningscriterium	Criterium op basis waarvan de geldige Inschrijvingen worden beoordeeld om te bepalen aan welke Inschrijver de Concessie zal worden gegund.
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer: vervoer dat beschikt over (vrijwel) geheel eigen infrastructuur en daardoor snel en betrouwbaar kan zijn. In het Concessiegebied is of wordt een aantal vervoerassen als HOV uitgevoerd: zie artikel C.2.2. Over de HOV-banen rijdt frequent, snel en betrouwbaar OV met een herkenbare <i>branding</i> : Volans en VolansPlus. Daarnaast kunnen ook andere Lijnen (deels) gebruik maken van de HOV-infrastructuur.
Inchecken	De handeling waarbij achtereenvolgens (i) een Reiziger bij aanvang van de reis/Rit de OV-chipkaart tegen het scherm van een poortje of kaartlezer (de CiCo-apparatuur/OV-chipkaart apparatuur) houdt; (ii) de CiCo-apparatuur/OV-chipkaart apparatuur controleert of sprake is van een geldig product en/of voldoende saldo; en (iii) een tekst-, geluid-, en/of lichtsignaal volgt, waaruit bevestiging blijkt van een geldig product en/of voldoende saldo.
Inschrijver	Een (vervoer-)bedrijf dat door middel van zijn Inschrijving een aanbieding doet voor de Concessie.
Inschrijving	Aanbieding, inclusief bijbehorende bescheiden, door een Inschrijver naar aanleiding van de terzake gehouden aanbesteding gedaan.
Kern	De bebouwde kom van een in het Kernnetwerk als 'Kern' aangeduid gebied (zoals een stad of dorp).
Kernnetwerk	Het netwerk van Openbaar Vervoer zoals gespecificeerd in bijlage D.5 dat door Inschrijvers verplicht aangeboden moet worden.
Kilometertarief	Het Tarief dat geldt in het Openbaar Vervoer per gereisde kilometer (in aanvulling op het te betalen Opstaptarief).
Klantinterface	De interactie en communicatie tussen Concessiehouder en Reiziger, waaronder reisinformatie, serviceverlening, marketing, promotie en betaalmogelijkheden.
Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen	Vorm van Maatwerk dat buiten de Concessie valt en gesubsidieerd wordt middels paragraaf 12 (Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen) van de Subsidieregeling Verkeer en Vervoer Noord-Brabant.
Knooppunthalte	Halte in het Openbaar Vervoernetwerk zoals gedefinieerd in Bijlage D.5 waar de Concessiehouder in ieder geval Aansluitingen biedt tussen Lijnen van het Openbaar Vervoer. <i>(Daarnaast kunnen ook op andere haltes Aansluitingen geboden worden).</i>
Kostendekkingsgraad	De mate waarin de kosten van het Openbaar Vervoer worden gedekt door de opbrengsten (Reizigersopbrengsten plus andere eventuele vervoergerelateerde opbrengsten die de Concessiehouder ontvangt binnen de Concessie), uitgedrukt in een percentage.
Lagevloer Bus	Bus die beschikt over een volledig lage vloer over de gehele lengte van de Bus, zodat men bij alle deuren gelijkvloers kan in- en uitstappen (zonder treden) en er over een vlakke vloer zonder treden en vloerverhogingen kan worden gelopen over de gehele lengte van de Bus.

Begrip	Omschrijving
Lijn	Het Openbaar Vervoer per Bus/Auto dat in de Dienstregeling met eenzelfde lijnnummer is aangeduid (heen- en terugritten worden tot dezelfde Lijn gerekend).
Low-entry Bus	Bus die beschikt over een volledig lage vloer van de voorste deur tot en met de eerste uitstap deur, zodat men bij deze deuren gelijkvloers kan in- en uitstappen (zonder treden) en er over een vlakke vloer zonder treden en vloerverhogingen kan worden gelopen van de voorste deur naar de eerste uitstap deur (geen vloerverhogingen). Na de eerste uitstapdeur zijn treden en vloerverhogingen toegestaan.
Maatwerk	Vervoerkundige oplossing die voorziet in een vervoersbehoefte op verbindingen in gebieden waar de reizigersvraag naar Openbaar Vervoer te gering is om Lijn-gebonden Openbaar Vervoer aan te kunnen bieden. Maatwerk kan wel of niet onder de definitie van Openbaar Vervoer vallen en wel of niet in de Concessie vallen. <i>Zie ook: Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen.</i>
Marktpositionering	De strategie en middelen die worden ingezet om het Openbaar Vervoer in de provincie Noord-Brabant optimaal te positioneren, door zoveel mogelijk rekening te houden met de behoeften en specifieke wensen van de Reizigers. Marketing is hier onderdeel van.
Materieel	De Bussen en Auto's die worden ingezet bij de uitvoering van de Concessie.
MIPOV	Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (zoals vastgesteld door het IPO en SkVV). Thans: MIPOV2008 inclusief het addendum.
Nota van Inlichtingen	Een schriftelijke weergave van de ten aanzien van het Bestek verstrekte inlichtingen gedurende de inschrijfperiode.
Nachtvervoer	Verbindingen per Bus/Auto die wordt gereden tussen 0.30 uur (begintijd van een Rit) en 6.00 uur (eindtijd van een Rit).
Netmanagement	Per Lijn (bundel) onderzoek doen naar het daadwerkelijke gebruik (onder andere door middel van OV-chipkaartdata) en op basis hiervan verbetervoorstellen doen in het Tactisch Ontwikkelteam om te komen tot optimalisatie van het aanbod op de vraag.
Onderopdrachtnemer	Een onderopdrachtnemer is een ander dan de Concessiehouder die in opdracht van de Concessiehouder werkzaamheden verricht ten uitvoering van de Concessie.
Ontwikkelteam	Er zijn drie Ontwikkelteams: strategisch Ontwikkelteam, tactisch Ontwikkelteam en operationeel Ontwikkelteam.
Oplaadautomaat / AVM	Automaat waarmee een persoon een product of saldo met behulp van een PIN-betaling koopt en op zijn OV-chipkaart kan laden. Een Oplaadautomaat bevat ook een afhaalfunctie (waarmee een persoon een gekocht Reisproduct en/of saldo op zijn OV-chipkaart kan laden).
Openbaar Vervoer (OV)	Voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een Dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.
Opstaptarief	De vergoeding die een Reiziger die gebruik maakt van een OV-chipkaart betaalt bij het opstappen in het Openbaar Vervoer (naast het bedrag dat de Reiziger betaalt op basis van het aantal gereide kilometers en het Kilometer tarief).
OV-chipkaart	Oplaadbare en contactloze chipkaart te gebruiken in het Openbaar Vervoer als betaal-, toegangs- en vervoerbewijs.
Provincie	Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, die conform art. 20 van de Wet

Begrip	Omschrijving
	Personenvervoer 2000 het bevoegd gezag zijn om de Concessie te verlenen, wijzigen of intrekken voor zover deze Concessie onder de reikwijdte van het gezag van de Provincie valt.
Quality Contest	Onderdeel van de aanbesteding waarbij de Inschrijver rond een bepaald thema zijn visie en zijn concrete aanbod beschrijft. Het aanbod op de Quality Contests wordt kwalitatief meegewogen bij de Gunningscriteria (nader te specificeren in het Bestek).
Reisproduct	Een door de Concessiehouder aan Reizigers aangeboden reisrecht, zoals een enkeltje, retourtje, abonnement of kortingsproduct, dat op de OV-chipkaart kan worden geladen en/of op andere wijze kan worden aangeschaft (zoals losse kaartjes, andere tariefdragers, etcetera).
Reiziger	Persoon die gebruik maakt van het Openbaar Vervoer.
Reizigersopbrengst(en)	De middelen die de Concessiehouder genereert als gevolg van het vervoeren van Reizigers vanwege de Concessie, waaronder begrepen de opbrengsten uit (chip)kaartverkoop en toegedeeld aan de Concessie, de opbrengsten uit kaartverkoop van regionale vervoerbewijzen en de opbrengsten op basis van de SOV-kaart(en), en andere openbaar vervoergerelateerde opbrengsten.
Rit	Een in de Dienstregeling opgenomen reis van een Bus of Auto van het beginpunt tot het eindpunt.
Ritkaart	Een eenmalig te gebruiken vervoerbewijs voor een reis met het Openbaar Vervoer (al dan niet inclusief overstap).
ROB	Reizigersoverleg Brabant; het ROB is in het kader van de Concessies aangewezen als consumentenorganisatie als bedoeld in artikel 31 lid 1 Wp2000.
Scholierenlijn	Een Lijn die in het Kernnetwerk als zodanig is aangeduid.
SOV-kaart	Studenten Openbaar Vervoerkaart, tegenwoordig OV-reisproduct voor Studenten, waarmee scholieren en studenten die in aanmerking komen voor studiefinanciering in Nederland gedeeltelijk vrij kunnen reizen in het Openbaar Vervoer.
Spits(periode)	De periode op Werkdagen van 7:00 tot 9:00 uur (ochtendspits) en van 15:00 tot 18:30 uur (middagspits).
Stadsvervoer	Verbindingen die in het Kernnetwerk, zie bijlage D5, als Stadsvervoer zijn aangeduid. De Provincie kan gedurende de Concessie nog nieuwe lijnen als Stadsvervoer aanduiden. <i>Indien de Inschrijver in het Pluspakket nieuwe Verbindingen aanbiedt bepaalt deze zelf of deze tot Stadsvervoer of tot Streekvervoer behoren.</i>
Streekvervoer	Verbindingen die in het Kernnetwerk, zie bijlage D5, als Streekvervoer zijn aangeduid. De Provincie kan gedurende de Concessie nog nieuwe lijnen als Streekvervoer aanduiden. <i>Indien de Inschrijver in het Pluspakket nieuwe Verbindingen aanbiedt bepaalt deze zelf of deze tot Stadsvervoer of tot Streekvervoer behoren.</i>
Tarief	Een door een Reiziger die gebruik maakt van het Openbaar Vervoer binnen de Concessie te betalen bedrag, zoals vastgesteld door de Provincie op voorstel van de Concessiehouder. De meervoudsvorm Tarieven wordt in dit document gebruikt om het geheel van de verschillende door Concessiehouder te hanteren Tarieven aan te duiden.
Tijdsblok	Een door de Provincie gedefinieerde tijdsperiode van een aantal achtereenvolgende uren

Begrip	Omschrijving
	of gedeelten daarvan waarin een bepaald niveau van vervoer aangeboden moet worden.
TLS	Trans Link Systems: organisatie die het contactloos gebruik van de OV-chipkaart mogelijk maakt en verantwoordelijk is voor het beheer van het systeem, de transactieverwerking en de kaartproductie.
Triple Helix	Samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven.
UIC-datum	De datum waarop de nieuwe jaardienstregeling bij de concessiehouder van het Hoofdrailnet ingaat, zoals vastgesteld door de Union Internationale des Chemins de fer (UIC).
Uitchecken	De handeling waarbij achtereenvolgens (i) een Reiziger bij het einde van de reis/Rit de OV-chipkaart waarmee ook is Ingecheckt tegen het scherm van een poortje of kaartlezer (de CiCo-apparatuur/OV-chipkaart apparatuur) houdt; (ii) de CiCo-apparatuur/OV-chipkaart apparatuur nagaat of er sprake is van een reis op een product en/of op saldo; en (iii) een tekst-, geluid- en/of lichtsignaal volgt, waaruit bevestiging blijkt van een geldig product en/of saldo.
Vakantieperiode	De vakanties van de middelbare scholen in de regio Zuid. Voor grensoverschrijdende Lijnen gelden ook de vakanties van de middelbare scholen in de betreffende regio.
Verbinding	Een Lijn of combinatie van meerdere Lijnen tussen twee of meer haltes of Kernen,
Versterkingsrit	Uitbreiding van een bestaande Rit met een of meer Bussen of Auto's die op nagenoeg hetzelfde tijdstip rijden als een in de Dienstregeling gepubliceerde Rit (maximaal 5 minuten voor of na de reguliere Rit). Een Versterkingsrit vormt altijd een <i>aanvulling op</i> en nooit een <i>vervanging van</i> een in de Dienstregeling gepubliceerde Rit.
Vervoerder	Degene die in de zin van artikel 1, onder k) van de Wp 2000 Openbaar Vervoer of Besloten busvervoer verricht, niet in hoedanigheid van bestuurder van een Auto, Bus, metro, Trein, tram of een via een geleide systeem voortbewogen voertuig.
Vervoerplan	Jaarlijks door de Concessiehouder te maken plan betreffende voorgestelde wijzigingen in de Dienstregeling alsmede andere daarmee samenhangende wijzigingen (bijvoorbeeld een andere materieelinzet en infrastructurele consequenties).
Volans	Vervoersconcept voor frequent, snel en betrouwbaar Openbaar Vervoer dat wordt ingezet op HOV en DSA (Doorstroommassen). In Bijlage D5 is gedefinieerd welke Verbindingen als Volans worden uitgevoerd. Aan deze Verbindingen worden in dit ontwerp-Programma van Eisen specifieke eisen gesteld. De Provincie kan gedurende de Concessieperiode nieuwe/andere Verbindingen/Lijnen als Volans aanduiden.
VolansPlus	Vervoersconcept voor frequent, snel en betrouwbaar Openbaar Vervoer op het stedelijke HOV binnen de agglomeratie Eindhoven, voortbouwend op het Volans-concept. In Bijlage D5 is gedefinieerd welke Verbindingen als VolansPlus worden uitgevoerd. Aan deze Verbindingen worden in dit ontwerp-Programma van Eisen specifieke eisen gesteld. De Provincie kan gedurende de Concessieperiode nieuwe/andere Verbindingen/Lijnen als VolansPlus aanduiden. <i>VolansPlus is een werktitel. De Inschrijver heeft de vrijheid hier een andere naam voor te kiezen. Zie artikel C.6.24.</i>
Vraagafhankelijk vervoer	Vervoer zonder vaste Dienstregeling dat alleen rijdt als een of meer Reizigers zich van te voren hebben aangemeld (via door de Concessiehouder aan Reizigers te communiceren wijzen, bijvoorbeeld via telefoon of internet).

Begrip	Omschrijving
Werkdagen	De dagen maandag tot en met vrijdag, met uitzondering van Feestdagen.
Wp2000	Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het Openbaar Vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000) zoals deze thans gedurende de aanbesteding en de looptijd van de Concessie zal hebben te gelden.
Zero emissie voertuig	Een Bus of Auto, die wordt voortbewogen zonder verontreinigende uitlaatemissies van dat voertuig. Dit betreft met de huidige stand van techniek een zuiver elektrisch voertuig of waterstofcelvoertuig, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) Nr. 630/2012. Mogelijk kwalificeren (in de toekomst) ook andere typen voertuigen als Zero emissie voertuig. Een hybride elektrisch voertuig, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) Nr. 630/2012, kwalificeert niet als Zero emissie voertuig (zie tevens de nadere toelichting in bijlage D.7). Voertuigen die rijden op (bio)brandstoffen, zoals Groengas en Nexbt1, kwalificeren evenmin als Zero emissie voertuig.
Zero emissie Bus	Zie: Zero emissie voertuig.
Zero emissie Auto	Zie: Zero emissie voertuig.
Zitplaats	Een vaste plaats (stoel) waar Reizigers kunnen zitten in het Materieel. Een klapzitting telt niet als zitplaats.

B2 Concessieverlener

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant zijn Concessieverlener in deze aanbesteding.

B3 Scope van de Concessie

Concessiegebied

nr	Omschrijving
B.3.1	De Concessie Zuidoost Brabant omvat het gebied van de huidige concessie openbaar vervoer SRE.
B.3.2	Het Concessiegebied betreft het grondgebied van de gemeenten Asten, Bergeijk, Best, Bladel, Cranendonck, Deurne, Eersel, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Gemert-Bakel, Heeze-Leende, Helmond, Laarbeek, Nuenen c.a., Oirschot, Reusel-De Mierden, Someren, Son en Breugel, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre. In Bijlage D.3 zijn de grenzen van het Concessiegebied op kaart weergegeven.
B.3.3	Indien de gemeentegrenzen tijdens de looptijd van de Concessie wijzigen (bijvoorbeeld als gevolg van een gemeentelijke herindeling) blijven de concessiegrenzen ongewijzigd.

Vervoer dat tot de Concessie behoort

nr	Omschrijving
B.3.4	De Concessie omvat het Openbaar Vervoer per Bus en per Auto in de gemeenten zoals hiervoor opgenomen onder Concessiegebied, aangevuld met de grensoverschrijdende lijnen die tot de Concessie behoren, zoals opgenomen in bijlage D.4.

Vervoer dat niet tot de Concessie behoort

nr	Omschrijving
B.3.5	De Concessie omvat niet: • Het Openbaar Vervoer per trein binnen het Concessiegebied, evenals Bussen die als onderdeel van de Hoofdrailnet-concessie worden gereden (treinvervangende bussen); • Taxidiensten; • Nieuw in te stellen Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen zoals beschreven in B.3.7; • Bestaande en nieuw in te stellen collectief vraagafhankelijke vervoerssystemen / regiotaxisystemen; • De te Gedogen grensoverschrijdende lijnen van andere concessiehouders (zie bijlage D.4); • Veerdiensten en OV over water; • Supportersvervoer; • Evenementenvervoer, dat redelijkerwijs niet met het reguliere OV aanbod kan worden bediend tenzij expliciet door de Provincie met de Concessiehouder hierover afspraken gemaakt zijn. <i>NB: bij evenementen die leiden tot meer vervoervraag op Lijnen die tot de Concessie behoren is de Concessiehouder verantwoordelijk voor het bieden van voldoende capaciteit (zie artikel C.4.19).</i> • Eventuele nieuw in te stellen Nachtervervoer per Bus of Auto in, van en naar het Concessiegebied, tenzij Provincie en Concessiehouder overeenkomen dat dit vervoer wél tot de Concessie behoort.
	De Concessiehouder dient dit vervoer te Gedogen.
B.3.6	De Provincie kan lijnen met een zeer lage Kostendekkingsgraad stoppen en uit de Concessie halen, na consensus hierover in het tactisch Ontwikkelteam, zoals beschreven in hoofdstuk C.1. De Provincie hanteert hierbij geen vooraf vastgestelde norm voor ‘zeer lage Kostendekkingsgraad’. In het tactisch Ontwikkelteam wordt bekeken of een Lijn een zeer lage Kostendekkingsgraad heeft. Hierbij worden diverse factoren betrokken zoals feitelijk gebruik van het OV, het beschikbare budget, de maatschappelijke functie, de mogelijkheden van alternatieven, de business case etc. De Concessiehouder zal hierover uiterlijk 3 maanden voor het stopzetten van die Lijn schriftelijk op de hoogte gesteld worden. De Exploitatiebijdrage zal in deze gevallen aangepast worden conform de minderwerkregeling, zoals nader gespecificeerd wordt in het Bestek.
B.3.7	De Provincie behoudt zich het recht voor om binnen het Concessiegebied verbindingen of lijnen aan een andere vervoerder te gunnen, nadat overleg met de huidige Concessiehouder heeft plaatsgevonden. Het gaat hierbij in beginsel om verbindingen/lijnen die niet rechtstreeks concurreren met vervoer dat door de Concessiehouder uitgevoerd wordt. Hierbij moet in eerste instantie gedacht worden aan het vervangen van verbindingen met weinig vraag (zoals beschreven in B.3.7) door nieuwe Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen die mogelijk onder de wettelijke definitie van Openbaar Vervoer vallen. Te denken valt aan belbussystemen of deeltaxi's – maar ook andere vervoerssystemen zijn denkbaar. Ook is het mogelijk dat dergelijk vervoer op geheel nieuwe verbindingen wordt opgezet. De Provincie zal hiertoe enkel besluiten na overleg hierover met de Concessiehouder. Indien de Provincie hiertoe besluit dient de Concessiehouder dit vervoer te gedogen. De Provincie ziet er op toe dat deze systemen niet rechtstreeks concurreren met het vervoer dat door de Concessiehouder geëxploiteerd wordt.

Concessieduur

De Concessie gaat in op 11 december 2016 en kent een looptijd van tien jaar. De Provincie heeft de looptijd van de Concessie zo gekozen dat deze na afloop niet gelijk eindigt met de concessie West Brabant of Oost

Brabant. Daarnaast wil de Provincie de Concessiehouder zo veel als mogelijk in staat stellen om innovaties en investeringen terug te verdienen.

Overweging: meerwaarde verlenging tot 15 jaar?

De Provincie kiest vanuit de OV-visie en de wens tot dakpansgewijs aanbesteden van de drie Brabantse concessies voor een concessieduur van tien jaar, wat wettelijk gezien de maximale reguliere concessieduur is. De wet biedt echter de mogelijkheid om een vijfjarige verlenging van de concessieduur tot vijftien jaar toe te staan indien wordt voldaan aan de in artikel 4, vierde lid, PSO-verordening gestelde voorwaarden. De Wet personenvervoer 2000 verwijst in dit verband louter naar de PSO-verordening en bevat geen aanvullende voorwaarden en/of beperkingen. In de eerste alinea van artikel 4, vierde lid, PSO-verordening staat daarover de volgende bepaling:

“Zo nodig kan de looptijd van een contract, rekening houdend met de afschrijvingstermijn van de activa, met maximaal de helft worden verlengd, indien de exploitant van openbare diensten een aanzienlijk deel van de totale activa ter beschikking stelt die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de in het openbare dienstcontract vastgestelde vervoersdiensten en de betrokken activa hoofdzakelijk worden ingezet voor de openbare vervoersdiensten uit hoofde van het contract.”

De Provincie zal gedurende de inspraakperiode op het Ontwerp Programma van Eisen aan de markt voorleggen of met een vijfjarige verlenging van de concessieduur tot vijftien jaar substantiële meerwaarde is te realiseren op het product voor de Reiziger. Het dient hier te gaan over substantiële meerwaarde op alle drie de centrale thema's, te weten 1. een vraaggericht Vervoeraanbod, 2. een klantvriendelijke en voor de Reiziger begrijpelijke Klantinterface en 3. comfortabel en wervend Materieel, dat zoveel mogelijk zero emissie is (zie hoofdstuk A.2). Daarnaast wordt de markt gevraagd – indien er aantoonbaar sprake zal zijn van substantiële meerwaarde op het product voor de Reiziger op de drie thema's – op welke wijze voldaan zou kunnen worden aan de gestelde voorwaarden voor een concessieverlenging van vijf jaar tot een concessieduur van vijftien jaar (in de vorm van een vijftienjarige concessie dan wel een tienjarige concessie met een optie tot vijf jaar verlenging).

Indien de markt de Provincie kan overtuigen dat een concessieduur van vijftien jaar (in de vorm van 10+5 jaar ofwel 15 jaar) aantoonbaar substantiële meerwaarde op het product voor de Reiziger op de drie centrale thema's biedt en tevens voldaan kan worden aan de gestelde wettelijke voorwaarden, kan de Provincie het besluit om de concessieperiode tien jaar te laten zijn heroverwogen.

nr	Omschrijving
B.3.8	De Concessie Zuidoost Brabant heeft een looptijd van tien jaar. De Concessie loopt van 11 december 2016 tot en met het einde van de UIC-datum van de Dienstregeling 2026 (uiterlijk 31 december 2026).

C Eisen aan het vervoer

- Deel C bevat genummerde eisen waar het aanbod van de Inschrijver en later de uitvoering van de Concessie aan moet voldoen. Daarnaast is in tekstvorm een nadere toelichting gegeven.

C1 Overkoepelend: Marktpositionering, Ontwikkeling en Samenwerking

Het beste Openbaar Vervoer voor de Reiziger, nu en in de toekomst!

Zoals toegelicht in hoofdstuk A.2 heeft de Provincie met deze Concessie het beste Openbaar Vervoer voor de Reiziger realiseren. De Provincie streeft ernaar om op die manier meer Reizigers in het Openbaar Vervoer te trekken en zo de maatschappelijke functie van het Openbaar Vervoer te vergroten.

De Provincie zoekt daarom een Concessiehouder die het beste invulling kan geven aan de gestelde doelen en ambities, en die het beste Openbaar Vervoer voor de Reiziger kan bieden. Daarom zoekt de Provincie een Concessiehouder die goed nadenkt over zijn marktpositionering en die innovatie inzet voor de Reiziger.

- Het beste Openbaar Vervoer voor de Reiziger begint met een goed doordachte **marktpositionering**: hoe wordt het OV in de markt gezet, hoe kunnen andere vormen van mobiliteit daarbij worden benut en hoe kan de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk bediend worden? De Provincie verwacht dat de Inschrijver de (bestaande en verwachte) mobiliteitsvraag goed analyseert en alle aspecten van het Openbaar Vervoer hier zo goed mogelijk op afstemt.

De Provincie zoekt een Concessiehouder die goed nadenkt over zijn marktpositionering en op basis daarvan alle facetten van het OV op de gekozen marktpositionering afstemt, om zo een kwalitatief goed OV te bieden dat past bij de vraag van de reiziger. De Concessiehouder kijkt daarbij niet alleen naar het OV zelf, maar ook naar andere vormen van vervoer (Ketenmobiliteit, synergie met doelgroepenvervoer, kleinschalige mobiliteitsoplossingen, etcetera).

- Met **innovatie** bedoelt de Provincie het continu stimuleren van, toepassen van en inspelen op nieuwe mogelijkheden op het gebied van onder andere techniek, marketing en organisatie om de vraag van de reiziger te bedienen en om de doelen van de Provincie te bereiken.

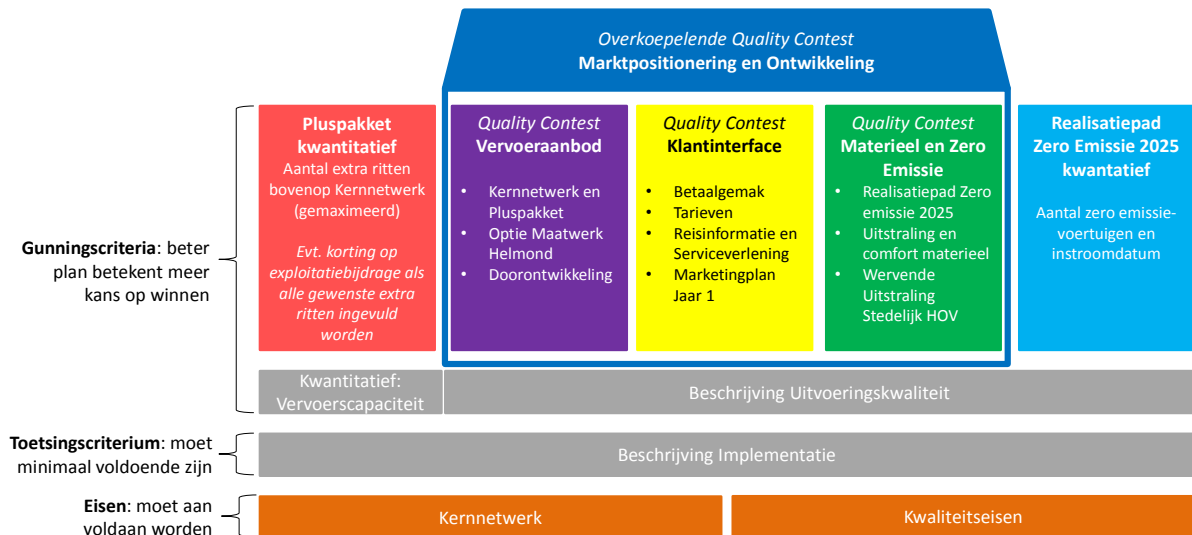
De Provincie zoekt een Concessiehouder die voorop loopt op het vlak van innovatie en die innovatie tijdens de gehele looptijd van de concessie zo optimaal mogelijk benut om het OV aan te passen op de wensen van de reiziger en de doelen van de Provincie.

De wereld staat niet stil tijdens de looptijd van de Concessie. Vervoerpatronen veranderen, de ruimtelijke ordening wijzigt, nieuwe technieken bieden meer mogelijkheden om op de vraag in te spelen, etcetera. Belangrijk is daarom dat de Concessiehouder niet alleen bij de aanbesteding goed nadenkt over het beste Openbaar Vervoer voor de Reiziger, maar ook tijdens de Concessieperiode het vervoeraanbod blijft **ontwikkelen** om zo goed mogelijk in te blijven spelen op de mobiliteitsvraag.

De Provincie beseft dat de Concessiehouder daarbij zelf niet alle knoppen in handen heeft. Daarom streeft de Provincie naar een goede samenwerking tussen de Concessiehouder, de Provincie, gemeenten en het Reizigersoverleg Brabant. Ook worden het bedrijfsleven en kennisinstellingen in Triple Helix-verband bij de ontwikkeling betrokken. Om deze samenwerking te faciliteren worden **Ontwikkelteams** opgezet op strategisch, tactisch en operationeel niveau. De samenwerkingsstructuur wordt verderop in dit hoofdstuk nader uitgewerkt.

Opzet aanbesteding op hoofdlijnen

De hierboven beschreven ambitie komt tot uiting in de opzet van deze aanbesteding. De Concessiehouder wordt geprikkeld om het beste Openbaar Vervoer voor de Reiziger te bieden in vier **Quality Contests**. In elk van deze contests worden Inschrijvers uitgedaagd om een zo hoog mogelijke kwaliteit aan te bieden en daarmee zo veel mogelijk bij te dragen aan de doelen van de Provincie.



Inschrijvers wordt ten eerste gevraagd om plannen te ontwikkelen voor de **overkoepelende Quality Contest Marktpositionering en Ontwikkeling**. Bij deze Quality Contest beschrijft de Inschrijver welke visie hij heeft op de mobiliteitsmarkt in de regio en hoe hij zijn vervoeraanbod in deze markt positioneert. Ook beschrijft de Inschrijver hoe hij innovatie benut om zijn vervoeraanbod door te ontwikkelen, passend bij de vraag van de Reiziger.

Deze overkoepelende Quality Contest is tevens de kapstok voor de overige Quality Contests over Vervoeraanbod, Klantinterface en Materieel en Zero emissie. De plannen die de Inschrijver indient bij deze Quality Contests moeten passen binnen het kader van de overkoepelende Quality Contest Marktpositionering en Ontwikkeling.

De aanbidding van de Inschrijver op elk van de Quality Contests zal worden meegewogen bij de gunningscriteria. Hoe beter dit ingevuld wordt, hoe meer kans de Inschrijver maakt om de Concessie gegund te krijgen. Hierbij geldt de volgende prioriteitsvolgorde in de beoordeling, geredeneerd vanuit hetgeen het meeste oplevert voor de Reiziger:

- Meer en beter vervoeraanbod in het Kernnetwerk en Pluspakket.
- Een betere klantinterface wat betreft tarieven, betaalgemak, marketing en reisinformatie;
- Meer kwaliteit wat betreft materieel voor zowel zero emissie als voor een aansprekend voertuig voor het HOV.

In dit Ontwerp Programma van Eisen is bij elk van de Quality Contests op hoofdlijnen beschreven hoe deze beoordeling zal plaatsvinden. In de Aanbestedingsleidraad die onderdeel uitmaakt van het Bestek zal dit nader uitgewerkt worden. Ook wordt bij de gunningscriteria kwantitatief meegewogen hoeveel extra vervoer de Inschrijver aanbiedt bovenop het Kernnetwerk en hoeveel Zero emissie voertuigen hij inzet.

Om te borgen dat de Concessiehouder in ieder geval voldoende vervoer en voldoende kwaliteit biedt dient deze bij de invulling van de Quality Contests te voldoen aan de kwaliteitseisen die de Provincie stelt in het voorliggende Ontwerp Programma van Eisen. Onderdeel hiervan is het Kernnetwerk: een netwerk met verbindingen die de Inschrijver minimaal moet aanbieden, met minimale frequenties. Dit Kernnetwerk is tot stand gekomen in nauw overleg met de gemeentes in de regio.

Tot slot: om te borgen dat de reiziger kan rekenen op een betrouwbare uitvoering van het vervoeraanbod dient de Inschrijver een Beschrijving Implementatie en Beschrijving Uitvoeringskwaliteit aan te leveren. De Beschrijving Implementatie geldt als toetsingscriterium: deze Beschrijving moet minimaal van voldoende kwaliteit zijn, anders komt de Inschrijver niet voor gunning in aanmerking. De eisen hieraan worden nader uitgewerkt in het Bestek. De kwaliteit van de Beschrijving Uitvoeringskwaliteit wordt

meegewogen bij de Gunningscriteria. Ook wordt hierbij kwantitatief meegewogen in welke mate de Inschrijver voldoende vervoerscapaciteit aanbiedt.

nr	Omschrijving
C.1.1	De Inschrijver levert bij zijn Inschrijving zijn aanbod voor de Overkoepelende Quality Contest Marktpositionering en Ontwikkeling waarin hij uiteenzet: • Marktpositionering: • hoe hij - op basis van een analyse van de vraag - het Openbaar Vervoer in de markt positioneert. • tot welke keuzes dit leidt ten aanzien van het concrete OV-aanbod, zoals nader uitgewerkt in de onderliggende plannen. • Innovaties: • welke concrete innovaties hij inzet vanaf de start van de concessie en hoe deze bijdragen aan de doelen van de Provincie*. • hoe een continu proces van innovatie geborgd is in de eigen organisatie, en hoe hij daarbij gebruik maakt van best practices uit binnen- en buitenland. • Samenwerking: • hoe hij de samenwerkingsstructuur maximaal benut om het OV tijdens de looptijd van de Concessie verder te ontwikkelen. • Hoe hij Triple Helix-partners betreft bij de ontwikkeling van de Concessie en welke partijen in ieder geval betrokken zullen worden. • Resultaten: • Tot welke resultaten deze aanpak gaat leiden in termen van reizigersgroei en klanttevredenheid. <i>* De Provincie wil de Inschrijver stimuleren om zo veel mogelijk innovaties toe te passen die bijdragen aan de ambitie en doelen zoals beschreven in hoofdstuk A.2. Ook 'out-of-the-box' innovaties die niet passen binnen de kaders van de onderliggende Quality Contest, maar die wel duidelijk bijdragen aan doelen worden hier gewaardeerd.</i> Het aanbod op deze Quality Contest wordt kwalitatief beoordeeld bij de gunningscriteria, die nader worden uitgewerkt in het Bestek. Bij de beoordeling zal in ieder geval worden gelet op: • De mate waarin de Inschrijver overtuigt dat zijn aanbod leidt tot het beste Openbaar Vervoer voor de Reiziger, en daarmee tot reizigersgroei en hogere klanttevredenheid. • De mate waarin de Inschrijver overtuigt over ontwikkel- en innovatiekracht te beschikken, en deze kracht inzet om het vervoeraanbod samen met partners te verbeteren gedurende de gehele concessieperiode. • De mate waarin de Inschrijver vorm geeft aan het begrip Mobiliteitsconcessie, de aansluiting zoekt bij andere vormen van mobiliteit en daarmee zo goed mogelijk aansluit bij de mobiliteitsvraag in het Concessiegebied. Het aanbod van de Inschrijver bij de overige Quality Contests dient te passen binnen hetgeen beschreven wordt in deze overkoepelende Quality Contest.
C.1.2	De Inschrijver levert bij zijn Inschrijving een invulling van de Quality Contest Vervoeraanbod. Deze Quality Contest bestaat uit de volgende onderdelen: • Visie op (de ontwikkeling van) het vervoeraanbod. • Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket (zie artikel C.3.1). • Optie Maatwerk Helmond (zie artikel C.3.2). • Vervoerplan Doorontwikkeling (zie artikel C.3.17).

nr	Omschrijving
	Het aanbod op deze Quality Contest wordt kwalitatief beoordeeld bij de gunningscriteria, die nader worden uitgewerkt in het Bestek. Bij de beoordeling zal in ieder geval worden gelet op: • Helderheid van het vervoeraanbod: een voor de reiziger zo eenvoudig mogelijk te begrijpen netwerk en dienstregeling. • Reissnelheid: een voor de reiziger zo hoog mogelijke snelheid tussen herkomst en bestemming, rekening houdend met wachttijden, voor-/natransport, aansluitingen en loopafstanden. • Extra vervoer: het bieden van zo veel mogelijk extra vervoersmogelijkheden (Pluspakket en Doorontwikkeling) op die plaatsen/momenten dat de vervoervraag dit rechtvaardigt. • Efficiënt en klantgericht maatwerk: het bieden van een efficiënte en klantgerichte maatwerkoplossing voor Helmond, die beter aansluit op de vervoersvraag dan de stadslijnen die het vervangt, zonder dat er additionele Exploitatiebijdrage voor nodig is.
C.1.3	De Inschrijver levert bij zijn Inschrijving een invulling van de Quality Contest Materieel en Zero emissie. Deze Quality Contest bestaat uit de volgende onderdelen: • Visie op (de ontwikkeling van) Materieel en Zero emissie; • Beschrijving Realisatiepad Zero Emissie 2025 (zie artikel C.5.5); • Beschrijving Uitstraling en Comfort Materieel (zie artikel C.6.4). • Wens Wervende Uitstraling Voertuigen stedelijk HOV (zie artikel C.6.8). De wijze waarop de Inschrijver invulling geeft aan deze Quality Contest wordt kwalitatief beoordeeld bij de gunningscriteria, die nader worden uitgewerkt in het Bestek. Bij de beoordeling zal in ieder geval worden gelet op: • De mate waarin Inschrijver overtuigt dat hij een transitie naar zero emissie zal realiseren, waarbij het in het kader van risicobeheersing de sterke voorkeur heeft om een stapsgewijze transitie te realiseren in plaats van een big bang. • De mate waarin de Inschrijver overtuigt dat zoveel mogelijk Reizigers kunnen rekenen op Materieel met een wervende uitstraling en een hoog niveau van comfort (waaronder in zitcomfort, rij- en verblijfscomfort, minimale geluidshinder in het voertuig en extra faciliteiten). • De mate waarin de Inschrijver invulling geeft aan de wens van de Provincie om voertuigen met een extra wervende uitstraling in te zetten de stedelijke HOV-assen (VolansPlus). • Daarnaast zal de mate waarin de transitie naar zero emissie wordt gerealiseerd kwantitatief bij de gunningscriteria worden meegewogen (zie artikel C.5.7).

Klantinterface: gemakkelijk OV dat tussen de oren zit bij (potentiële) Reizigers

Toelichting op de term Klantinterface

In de hoofdstukken C.7 tot en met C.10 hanteert de Provincie het begrip Klantinterface. Hiermee bedoelt de Provincie alle interactie en communicatie die de Concessiehouder met de klant heeft, waaronder alle reisinformatie, serviceverlening, marketing, promotie en betaalmogelijkheden.

Openbaar Vervoer wordt soms nog als ingewikkeld ervaren. Veel potentiële reizigers zijn bovendien niet op de hoogte van de reismogelijkheden in hun omgeving. De Provincie wil de Inschrijver stimuleren om een stap te zetten naar gemakkelijk Openbaar Vervoer dat tussen de oren zit bij (potentiële) Reizigers.

Dat begint met een visie van de Inschrijver op wat ervoor nodig is om de Klantinterface zo gemakkelijk en klantvriendelijk mogelijk te maken. De uitwerking van de verschillende onderdelen vormt één coherent geheel in lijn met de visie. Dit stelt de Inschrijver in staat om vanuit zijn visie links te leggen tussen onderdelen van de Klantinterface (bijvoorbeeld door het combineren van reisinformatie of promotie), en om zelf accenten aan te brengen (op welke onderdelen is er meer inzet nodig om de doelstellingen uit de visie te bereiken?). Dit krijgt vorm in de **Quality Contest Klantinterface**.

nr	Omschrijving
C.1.4	De Inschrijver levert daarom bij zijn Inschrijving een invulling van de Quality Contest Klantinterface aan. Dat bestaat uit de volgende onderdelen: • Visie op de Klantinterface; • Beschrijving Betaalgemak (zie artikel C.8.7); • Beschrijving Tarieven (zie artikel C.8.23); • Beschrijving Reisinformatie en Serviceverlening (zie artikel C.9.1); • Beschrijving Marketing Jaar 1 (zie artikel C.10.1). Deze uitwerking van de Quality Contest wordt kwalitatief beoordeeld bij de gunningscriteria, die nader worden uitgewerkt in het Bestek. Bij de beoordeling zal in ieder geval worden gelet op: • De mate waarin de Inschrijver overtuigt dat de gemaakte keuzes vruchten af zal werpen, doordat het leidt tot reizigersgroei, een grotere klanttevredenheid, en/of een beter imago van het OV. • De mate waarin de Inschrijver overtuigt dat het (betalen voor) Openbaar Vervoer voor zo veel mogelijk Reizigers gemakkelijker gemaakt wordt, en dat daarmee de drempel voor het gebruik van Openbaar Vervoer verlaagd wordt. • De mate waarin de Inschrijver overtuigt dat het aanbod van reisinformatie het gebruik van het Openbaar Vervoer voor een zo groot mogelijke groep Reizigers eenvoudiger zal maken, wat de drempel voor het gebruik van het Openbaar Vervoer verlaagt. De Inschrijver heeft hierbij specifiek oog voor de behoeftes van internationale Reizigers, bijvoorbeeld van en naar Airport. • De mate waarin de Inschrijver overtuigt dat de uit te voeren marketingacties een goede verhouding hebben tussen kosten en baten, hetzij in daadwerkelijke baten (meer reizigersopbrengsten), hetzij in maatschappelijke baten (beter imago OV, positief effect op de Brabantse maatschappij, etcetera).
C.1.5	Naast bovengenoemde Quality Contests levert de Inschrijver bij zijn Inschrijving de volgende Beschrijvingen: • Beschrijving Uitvoeringskwaliteit (zie artikel C.4.4). • Beschrijving Implementatie (wordt nader uitgewerkt in de Aanbestedingsleidraad).

nr	Omschrijving
C.1.6	De Inschrijver verplicht zich de Concessie, indien deze aan hem wordt verleend, uit te zullen voeren in overeenstemming met: • de in het Bestek (met inbegrip van het Programma van Eisen) vervatte voorwaarden. • al hetgeen hij in zijn Inschrijving heeft aangeboden.
C.1.7	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor volledige uitvoering van alle onderdelen van de door hem ingediende Inschrijving. De kosten die gemoeid zijn met de uitvoering hiervan zijn integraal onderdeel van de financiële bieding van de Inschrijver. Dit betekent dat de plannen moeten worden uitgevoerd binnen de gevraagde Exploitatiebijdrage, tenzij anders vermeld in dit Bestek.
C.1.8	De Concessiehouder ontwikkelt zijn aanbod tijdens de looptijd van de Concessieperiode continu door. Als onderdeel hiervan herzielt hij een aantal onderdelen van zijn Inschrijving op regelmatige basis. Jaarlijks maakt de Concessiehouder voor het daarop volgende jaar een herziene versie van: • Vervoerplan (zie artikel C.3.15). • Beschrijving Marketing (zie artikel C.10.3). • Sociaal Veiligheidsplan (zie artikel C.11.17). Elke drie jaar herzielt hij bovendien het gehele aanbod op de Overkoepelende Quality Contest Marktpositionering en Ontwikkeling en de Quality Contest Klantinterface op basis van ontwikkelingen in de markt, ontwikkelingen in de randvoorwaarden (waaronder beschikbaar budget), geïmplementeerde en mogelijke nieuwe innovaties en de resultaten in de Concessie de afgelopen jaren. Op basis van een analyse van deze elementen legt de Concessiehouder het herziene plan voor aan het strategisch Ontwikkelteam (zie ook artikel C.9.3 en artikel C.10.3).

Samenwerkingsmodel en Triple Helix

De Provincie, Concessiehouder, gemeenten, de Metropoolregio Eindhoven, GGA's en Reizigersoverleg Brabant werken op professionele en zakelijke wijze met elkaar samen bij de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer om zo de gestelde ambities te bereiken. De Provincie wil naast deze partijen ook het bedrijfsleven en kennisinstellingen betrekken om zo in een 'Triple Helix'-samenwerking het OV verder te verbeteren.

De samenwerking vindt plaats in Ontwikkelteams op drie niveaus: strategisch, tactisch en operationeel.

Het strategisch Ontwikkelteam functioneert op bestuurlijk niveau vanuit de overheid voor de gehele Provincie. Er is één gezamenlijk strategisch Ontwikkelteam voor de drie Brabantse concessies (West Brabant, Oost Brabant en Zuidoost Brabant). De Provincie voert de regie in dit Ontwikkelteam. In het tactisch en operationeel Ontwikkelteam is de Concessiehouder primair verantwoordelijk. Er is één tactisch en één operationeel ontwikkelteam per concessie.

De Ontwikkelteams zijn nadrukkelijk **niet** verantwoordelijk voor het Concessiebeheer tussen Provincie en Concessiehouder. Dat vindt plaats in de directe relatie tussen Provincie en Concessiehouder.

Evaluatie en aanscherping

De beschreven samenwerkingsvorm bevat deels harde proces- en werkafspraken, deels ruimte voor eigen invulling door de deelnemers van de Ontwikkelteams. Gedurende de looptijd van de Concessie wordt hiermee ervaring opgedaan. De samenwerkingsvorm en proces- en werkafspraken wordt op initiatief van de deelnemers tenminste ieder jaar, naar behoefte vaker, geëvalueerd en naar behoefte en op basis van consensus aangepast en aangevuld.

Jaarlijks, of zoveel vaker als nodig is, worden functioneringsgesprekken gehouden door de Provincie met de Concessiehouder. Tijdens deze gesprekken wordt de concessieverlenerstevredenheid besproken. Dit is een van de onderdelen van de bonus/malusregeling zoals nader uitgewerkt zal worden in het Bestek.

Strategisch Ontwikkelteam

Opdracht

Het strategisch Ontwikkelteam werkt zowel vanuit de doelen/beoogde resultaten van Openbaar Vervoer (vastgelegd in de OV-visie, het Programma van Eisen en Bestek van de aanbesteding), als de bijdrage van Openbaar Vervoer aan de brede mobiliteitsdoelen van de Provincie die zijn vastgelegd in het PVVP. Het strategisch Ontwikkelteam geeft richtlijnen aan de tactische Ontwikkelteams over inhoud en prioriteiten voor het werk die vanuit een Provincie brede scope relevant zijn.

Het strategisch Ontwikkelteam monitort en reageert op de ontwikkelingen van het Openbaar Vervoer zowel op zichzelf staand als gerelateerd aan de brede mobiliteitsdoelen en stuurt bij waar nodig. Ontwikkelingen binnen het Openbaar Vervoer die buiten de vastgestelde kaders plaatsvinden van onder andere de OV-visie en het Bestek, komen aan de orde in het strategisch Ontwikkelteam. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant zijn bevoegd om waar nodig deze kaders aan te passen. Passend bij de samenwerking met de Concessiehouder wordt de Concessiehouder betrokken bij de agendapunten en voorgenomen besluiten, zowel als deelnemer op bestuurlijk als ambtelijk niveau. De stem van de Concessiehouder is als uitvoerder van de Concessie zwaarwegend in het overleg. Het strategisch Ontwikkelteam heeft geen beslisbevoegdheid, maar is een gremium voor bestuurlijk overleg en afstemming. De formele beslissingen worden, afhankelijk van ieders bevoegdheid, genomen door de verschillende betrokken partijen zelf.

In de samenwerking in de tactische Ontwikkelteams, waar de Concessiehouder het primaat en de verantwoordelijkheid heeft, handelt de Concessiehouder in alle openheid naar de nieuwe kaders.

Het strategisch Ontwikkelteam heeft een klein eigen werkbudget dat door de Provincie wordt ingebracht en beheerd. Van dit budget kan gebruik worden gemaakt als de Provincie hiermee instemt.

Samenstelling

Er is voor de gehele Provincie een strategisch Ontwikkelteam op bestuurlijk niveau. Het team bestaat in ieder geval uit de bestuurlijke portefeuillehouders van Provincie, de B5-gemeenten (Breda, 's-Hertogenbosch, Tilburg, Eindhoven en Helmond), twee bestuurlijke vertegenwoordigers op persoonlijke titel van een middelgrote en een kleine gemeente en een bestuurslid van het ROB. De Concessiehouder is vertegenwoordigd door de verantwoordelijke directeur/bestuurder voor de Concessie. Op specifieke thema's zal de Provincie vertegenwoordigers van Triple Helix-partners betrekken bij het strategisch Ontwikkelteam. De Concessiehouder en andere leden van het team kunnen hiervoor ook suggesties aandragen.

De Provincie voert de regie en zorgt voor de invulling van het voorzitterschap en ambtelijke ondersteuning. In de implementatiefase worden daarover concrete afspraken gemaakt.

Frequentie

Het strategisch Ontwikkelteam komt twee keer per jaar bij elkaar.

Vorbereiding

De vergaderingen van het bestuurlijke strategisch Ontwikkelteam worden voorbereid door een ambtelijke ondersteuningsgroep. Qua organisaties is de samenstelling en rolverdeling hetzelfde als in het bestuurlijke Ontwikkelteam.

Tactisch Ontwikkelteam

Opdracht

Het tactisch Ontwikkelteam is het primaire platform voor de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer in de Concessie. Het team werkt binnen de kaders die vastgelegd zijn in de aanbesteding (het Bestek, waaronder het Programma van Eisen), plus eventuele bijstellingen hiervan die door het strategisch Ontwikkelteam zijn vastgelegd. Zaken buiten dit kader legt het tactisch Ontwikkelteam zo nodig terug naar het strategisch Ontwikkelteam. Het primaat en de verantwoordelijkheid voor het tactisch Ontwikkelteam ligt bij de Concessiehouder.

Het tactisch Ontwikkelteam voert de opdrachten uit die uit het strategisch Ontwikkelteam voortkomen. Het tactisch Ontwikkelteam bespreekt periodiek een Exploitatieplan voor het Concessiegebied. Bij de voorbereiding wordt samengewerkt en overleg gevoerd met de Provincie, de gemeenten in het Concessiegebied en het ROB. De Concessiehouder neemt hiertoe het initiatief.

Daarnaast ontwikkelt het Ontwikkelteam verbetervoorstellen voor de exploitatie en stelt projectteams in die concrete plannen/voorstellen uitwerken, bijvoorbeeld de uitwerking in business cases, de uitwerking van de Marketing, etc. Van de Concessiehouder wordt verwacht dat hij pro-actief tijdig initiatieven ontplooit om Openbaar Vervoer alternatieven aan te bieden in situaties als nieuwe ruimtelijke en/of economische ontwikkelingen, bij langdurige wegwerkzaamheden en Evenementen. Van de Concessiehouder wordt ook inbreng van innovaties verwacht. De projectteams kunnen geleid worden door partijen zowel binnen als buiten het tactisch Ontwikkelteam.

Het is de bedoeling om Triple Helix-partners actief bij het tactisch Ontwikkelteam te betrekken, om kennis uit te wisselen die relevant is voor uitvoering van de concessie en om afspraken te maken over samenwerkingsverbanden, innovatie-pilots, etcetera. De Concessiehouder is primair verantwoordelijk voor het betrekken van Triple Helix-partners, maar ook de andere leden van het Ontwikkelteam kunnen hiertoe het initiatief nemen. In zijn aanbod op de Overkoepelende Quality Contest Marktpositionering en Ontwikkeling beschrijft de Inschrijver hoe hij Triple Helix-partners zal betrekken en welke partners in ieder geval betrokken zullen worden.

Het tactisch Ontwikkelteam beschikt over een jaarlijks werkbudget dat de Concessiehouder en Provincie ieder voor de helft beschikbaar stellen. Zowel de Provincie als de Concessiehouder storten jaarlijks € 150.000,- (de eigen personeelskosten niet meegerekend) in een gezamenlijk te beheren ontwikkelpot (gelabeld geld dat op een rekening in beheer van de Provincie staat en beschikbaar is voor onder andere onderzoek, advies, opstellen business cases etc.) Dit bedrag is in principe niet beschikbaar voor structurele (exploitatie-)kosten; wel kan het bijvoorbeeld voor pilots gebruikt worden. Concessiehouder en Provincie beslissen samen over bestedingen ten laste van deze ontwikkelpot.

Indien het beschikbare budget van € 300.000,- per jaar deels of geheel niet wordt besteed in een jaar, blijft het resterende bedrag staan en wordt het opgeteld bij het budget voor het volgende jaar. Dit om te voorkomen dat er aan het einde van het jaar bestedingsdruk ontstaat. Eventueel resterend budget valt aan het einde van de looptijd van de Concessie aan de Provincie toe.

Samenstelling

Het tactisch Ontwikkelteam wordt per Concessie geformeerd. Er is dus één tactisch Ontwikkelteam specifiek voor de Concessie Zuidoost-Brabant, dat functioneert naast de teams voor de concessies West-Brabant en Oost-Brabant. De Concessiehouder en Provincie zijn vaste deelnemers en participeren op senior niveau. Overige vaste deelnemers zijn de gemeente Eindhoven, de gemeente Helmond en het ROB. Andere gemeenten worden in ieder geval uitgenodigd als er zaken besproken worden die betrekking hebben op de betreffende gemeenten. Het primaat en de verantwoordelijkheid ligt bij de Concessiehouder. Het

voorzitterschap en secretariaat worden verzorgd door de Concessiehouder. Alle partijen werken samen aan een goed OV-systeem dat vraaggericht, verbindend en verantwoord is en kunnen onderwerpen inbrengen en relevante stakeholders betrekken.

De persoon die deelneemt namens de Concessiehouder mag afspraken maken en heeft *mandaat* als het gaat om het nemen van besluiten die binnen de vastgestelde kaders vallen. Ook bij de andere deelnemers van het tactisch Ontwikkelteam wordt gestreefd naar personen met voldoende mandaat.

Werkwijze verbetervoorstellen

Elk verbetervoorstel doorloopt de volgende stappen in het tactisch Ontwikkelteam.

- **Stap 1. Initiatief**

De Concessiehouder is primair verantwoordelijk voor de (tactische) ontwikkeling van het vervoeraanbod en initiatieven zullen dus vooral van de Concessiehouder komen. Deze zal in het kader van Netmanagement op regelmatige basis een aantal lijnen en lijnbundels onder de loep nemen en bekijken welke verbeteringen mogelijk zijn. Hoe vaak dit gebeurt en welke lijnen dit zijn wordt afgestemd in het tactisch Ontwikkelteam. Hiervoor doet de Concessiehouder een voorstel.

Ook de andere deelnemers van het tactisch Ontwikkelteam staat het vrij om verbetervoorstellen in te brengen in het Ontwikkelteam. Een verbetervoorstel omvat een omschrijving van het plan en een eerste onderbouwing waarom verwacht wordt dat het een verbetering oplevert.

- **Stap 2. Besluit tot uitwerking business case**

Het Ontwikkelteam toetst op hoofdlijnen of het initiatief inderdaad als verbetering wordt gezien en of het past binnen de gestelde (beleidsmatige en financiële) kaders en binnen de concessieafspraken. Als het daaraan voldoet wordt het idee uitgewerkt tot een business case.

- **Stap 3. Uitwerken business case**

De business case wordt uitgewerkt door één of meer partijen in het Ontwikkelteam. Voor elke business case zal een trekker worden aangewezen. Dit is in principe de Concessiehouder, maar daar kan van worden afgeweken, bijvoorbeeld als het primair om infrastructurele zaken gaat, of als het gaat om het vervangen van vervoer binnen de Concessie door maatwerk buiten de Concessie. Voor grotere projecten kan een separaat projectteam worden ingesteld dat de business case uitwerkt. Hiervoor zullen in ieder geval de gemeenten worden uitgenodigd voor wie het voorstel relevant is. Naast gemeenten kunnen ook derden worden betrokken, waaronder Triple Helix-partners.

Een business case bestaat uit:

- Een beschrijving van doel, strekking en essentie van een voorgestelde maatregel;
- Een beschrijving van mogelijke alternatieven (als aan de orde);
- Een beschrijving van de wijzigingen ten opzichte van de vigerende situatie;
- Een beschrijving van de consequenties voor de Reiziger(s): voor- en nadelen, inschatting effecten op reizigersaantallen, beschrijving van effecten op ‘kleinschalige mobiliteitsoplossingen’, en eventuele ontwikkeling van deze kleinschalige mobiliteitsoplossingen;
- Een beschrijving van de overige consequenties, waaronder in ieder geval de benodigde infrastructurele maatregelen.
- Een opgave van de (meer-/minder)kosten en de te verwachten opbrengsten van de maatregel(en). Dit betreft niet alleen de exploitatieve kosten en baten (zowel Openbaar Vervoer als kleinschalige mobiliteitsoplossingen), maar ook de infrastructurele kosten en baten. Voor dit laatste zal de trekker te rade gaan bij de betreffende wegbeheerder(s).

- Een voorstel voor de dekking van de (meer)kosten en de verdeling van de opbrengsten danwel minder kosten/minderopbrengsten (NB: in principe vallen reizigersopbrengsten toe aan de Concessiehouder, tenzij voor een specifieke wijziging andere afspraken gemaakt worden).
 - Een voorstel voor de wijze waarop meer-/minderwerk wordt afgerekend, binnen de kaders van de flexibiliteitsregeling die nader zal worden gespecificeerd in het Bestek.
 - Een toetsingskader en normen op basis waarvan kan worden beoordeeld of de maatregel succesvol is en de termijn waarop dat succes dient te worden gerealiseerd / de termijn waarop evaluatie van de maatregel plaatsvindt.
 - NB: bij minder omvangrijke verbetervoorstellen kan in het tactisch ontwikkelteam besloten worden dat niet alle hierboven genoemde elementen uitgewerkt hoeven worden. Voor kleine vervoerkundige wijzigingen wordt geen business case opgesteld, maar deze kunnen rechtstreeks in het exploitatieplan worden opgenomen en worden aan de hand van een standaard meer-/minderwerkprijs verrekend. In het Bestek zal nader worden uitgewerkt voor welke wijzigingen dit geldt.
- **Stap 4. Bespreken in Ontwikkelteam**

De business case wordt besproken in het Ontwikkelteam en waar nodig daarna aangepast door de trekker. Indien het Ontwikkelteam zich in het voorstel kan vinden wordt het voorgelegd ter besluitvorming.
 - **Stap 5. Besluitvorming**

Het tactisch Ontwikkelteam is geen besluitvormend orgaan. In het Ontwikkelteam wordt gestreefd naar consensus, zodat besluitvorming daarna eenvoudig kan plaatsvinden. Besluitvorming vindt plaats door de partijen die daartoe bevoegd zijn. De besluitvorming wordt als volgt ingericht:

 - De Concessiehouder beslist over wijzigingen die vallen binnen de concessieafspraken (Concessie, Bestek, Programma van Eisen) en waarvoor geen extra middelen nodig zijn. Vervoerkundige wijzigingen doorlopen daarbij de dienstregelingsprocedure zoals beschreven in bijlage D.6, inclusief consultatie van het ROB.
 - Over wijzigingen waarvoor extra middelen nodig zijn die binnen het ontwikkelbudget passen kan het Ontwikkelteam zelfstandig besluiten.
 - Voor wijzigingen die buiten de Concessie-afspraken vallen en of waarvoor extra middelen nodig zijn zal toestemming en/of een besluit van de Provincie nodig zijn.
 - De gemeenten (plus Provincie en Rijk) zijn in hun rol als wegbeheerder verantwoordelijk voor besluitvorming aangaande infrastructurele maatregelen.
 - Bij samenwerking met externe partijen (waaronder Triple Helix-partners) nemen deze partijen een besluit over die delen van het project waarvoor zij verantwoordelijk zijn.
 - De Concessiehouder is verantwoordelijk voor consultatie van het consumentenplatform (in Noord-Brabant: het ROB) over voorgenomen wijzigingen, tenzij in het Ontwikkelteam anders wordt afgesproken.
 - **Stap 6. Implementatie**

Na besluitvorming kan het idee daadwerkelijk geïmplementeerd worden. Waar nodig wordt de implementatie besproken in het tactisch Ontwikkelteam.

In het team wordt gestreefd naar consensus. Indien dit onverhoopt niet bereikt wordt zijn verschillende vervolgstappen mogelijk: één van de partijen legt zich neer bij het standpunt van de ander, vervolgoverleg op bestuurlijk niveau met de Provincie, overleg binnen het strategisch Ontwikkelteam, het inschakelen van externe expertise, mediation en ten slotte juridische procedures. Op voorhand is geen algemene keuze te maken.

Frequentie

Het tactisch Ontwikkelteam komt zo vaak als nodig is bij elkaar, minimaal 1x per 2 maanden.

Agenda tactisch Ontwikkelteam

Hieronder staan onderwerpen die tijdens de implementatiefase en / of de eerste jaren van de Concessie in ieder geval op de agenda van het tactisch Ontwikkelteam zullen staan. Deze lijst is niet limitatief. De Inschrijver wordt gevraagd om als onderdeel van zijn **Overkoepelende Quality Contest Marktpositionering en Ontwikkeling** (zie artikel C.1.1) deze agenda aan te vullen.

- Doorontwikkeling van het vervoeraanbod op de HOV-assen;
- Ontwikkelingen naar aanleiding van de Gebiedsvisie Brainport City, waaronder:
 - Ontwikkeling van een multimodaal transferpunt;
 - De ontwikkeling van een ‘Brainport Shuttle’ die onder andere campussen en Airport verbindt.
- Verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen van/naar België;
- Ontsluiting van het Kempisch Bedrijvenpark Hapert;
- Lopende en nieuwe pilots met Maatwerk (zie ook artikel C.3.11);
- Lopende en nieuwe pilots met betrekking tot de transitie naar zero emissie (zie ook hoofdstuk C.5);
- Pilotlijn Veldhoven MMC – Veldhoven centrum – Parkforum – Airport – Best (als pilot in het Kernnetwerk opgenomen, zie C.3);
- Optimalisatie lijnvoering en Dienstregeling op de Verbindingen Helmond – Boxmeer, Helmond – Gemert en de buurtbus Gemert – Bakel – Deurne.

Operationeel Ontwikkelteam

Opdracht

In het operationeel Ontwikkelteam stemmen de Concessiehouder, de Provincie en de gemeenten de dagelijkse exploitatie af. Het team bespreekt (veelal bilateraal, maar waar nodig in teamverband) aankomende werkzaamheden en Evenementen en reageert op knelpunten in de dagelijkse exploitatie. Er is één operationeel Ontwikkelteam per Concessie. De Concessiehouder is primair verantwoordelijk. Gemeenten worden intensief betrokken in hun rol als wegbeheerder.

Samenstelling

Het operationeel Ontwikkelteam wordt per Concessie geformeerd. Er is dus één operationeel Ontwikkelteam specifiek voor de Concessie Zuidoost-Brabant, dat functioneert naast de teams voor de concessies West-Brabant en Oost-Brabant. De Concessiehouder en Provincie zijn vaste deelnemers, de gemeenten worden erbij betrokken als het gaat om zaken op hun grondgebied, het ROB is agendalid. Het primaat en de verantwoordelijkheid ligt bij de Concessiehouder. Het voorzitterschap en secretariaat worden verzorgd door de Concessiehouder.

De persoon die deelneemt namens de Concessiehouder mag afspraken maken en heeft *mandaat* als het gaat om het nemen van besluiten die binnen de vastgestelde kaders vallen.

Werkwijze en frequentie

Concessiehouder en Provincie maken gezamenlijk afspraken over werkwijze en frequentie. Het team komt minimaal 1x per jaar als geheel bij elkaar, vaker wanneer nodig. Daarnaast vindt intensief bilateraal overleg plaats tussen partijen uit het operationeel Ontwikkelteam, waaronder eens per kwartaal overleg tussen Concessiehouder en de gemeente Eindhoven.

nr	Omschrijving
C.1.9	De Concessiehouder acteert volgens het hiervoor beschreven model tijdens de uitvoering van de Concessie. De Concessiehouder stelt voldoende personeel (kwaliteit, kwantiteit) beschikbaar voor de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer in de Concessie, en het overleg hierover in de hierboven beschreven Ontwikkelteams. Deze inzet omvat minimaal 2 fte. <i>Naast bovengenoemde 2 fte zet de Concessiehouder minimaal 1 fte in op het gebied van Marketing/communicatie (zie artikel C.10.7) en zorgt de Concessiehouder voor voldoende personeelsinzet voor de transitie naar Zero Emissie (zie artikel C.5.22).</i>
C.1.10	De Concessiehouder stelt een persoon beschikbaar die als aanspreekpunt fungeert voor ontwikkeling van en innovatie in het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied (concessiemanager / -directeur). Deze persoon zet zich pro-actief in voor de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied. Hij beschikt over voldoende competenties om de Concessie optimaal uit te voeren. Bovendien moeten deze persoon over mandaat beschikken om te kunnen beslissen over wijzigingen in het aanbod, waaronder in ieder geval wijzigingen in lijnennet/Dienstregeling, Marketing-acties en tarieven. <i>De inzet van deze persoon is onderdeel van de hierboven genoemde 2 FTE.</i>
C.1.11	De Concessiehouder draagt jaarlijks € 150.000,- (de eigen personeelskosten niet meegerekend) bij aan het werkbudget van het tactische Ontwikkelteam. Dit budget is niet beschikbaar voor marketingacties (zie hiervoor artikel C.10.9). De bijdrage van de Concessiehouder wordt jaarlijks in mindering gebracht op zijn Exploitatiebijdrage. De Provincie beheert het ontwikkelbudget. Indien het totale beschikbare budget van € 300.000,- per jaar niet wordt besteed in een jaar, blijft het resterende bedrag staan en wordt het opgeteld bij het budget voor het volgende jaar. Dit om te voorkomen dat er aan het einde van het jaar bestedingsdruk ontstaat. Eventueel resterend budget valt aan het einde van de looptijd van de Concessie aan de Provincie toe.

Samenwerking met het Reizigersoverleg Brabant

In het consumentenplatform ROB (Reizigersoverleg Brabant) is een aantal belangrijke reizigersgroepen vertegenwoordigd. Het ROB geeft de Provincie en Concessiehouder gevraagd en ongevraagd adviezen over beleidsplannen, uitvoeringsplannen en Dienstregelingen.

nr	Omschrijving
C.1.12	De Concessiehouder voert in overeenstemming met artikel 31 van de Wet personenvervoer 2000 op regelmatige basis (vooralsnog wordt uitgegaan van een frequenties van 1 keer per 2 maanden).overleg met het Reizigersoverleg Brabant (ROB). In dit overleg komen de in de Concessie geregelde onderwerpen aan bod, zoals bedoeld in artikel 31 van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 33 van het Besluit personenvervoer. Het ROB neemt deel aan het tactisch Ontwikkelteam waarbinnen veel van de in de Concessie geregelde onderwerpen besproken worden. De onderwerpen waarover de Concessiehouder advies vraagt aan het ROB zijn in ieder geval: • de uitvoering van de Dienstregeling; • de wijze waarop de Concessiehouder de Reiziger informeert over de Dienstregeling en de tarieven;

nr	Omschrijving
	• de vervoer voorwaarden waartegen Openbaar Vervoer wordt verricht; • de modellen van de vervoerbewijzen die de Concessiehouder uitgereikt; • de wijze waarop en de mate waarin de vervoerbewijzen verkrijgbaar zijn gesteld; • De wijze waarop Reizigers de prijs van het vervoerbewijs kunnen voldoen; • De voorzieningen die de Concessiehouder treft ten aanzien van de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer voor Reizigers met een handicap; • De voorzieningen die de Concessiehouder treft ten behoeve van het waarborgen van een verantwoorde mate van veiligheid van Reizigers en van het voor hem werkzame personeel; • De procedure voor de behandeling van klachten van de Reiziger en de wijze waarop de Concessiehouder de Reiziger hierover informeert; • Een regeling over een vergoeding aan de Reiziger in geval van vertraging in de uitvoering van de Dienstregeling; • Aan het publiek kenbaar gemaakte doelstellingen van de Concessiehouder over de kwaliteit van het door hem te verrichten Openbaar Vervoer.

Faciliteren van de Buurtbusorganisaties

De Concessie omvat 14 Buurtbuslijnen. Deze lijnen worden geëxploiteerd door vrijwilligers van 11 Buurtbusorganisaties (vereniging of stichting). De Concessiehouder is niet verantwoordelijk voor de exploitatie van deze lijnen zelf, maar dient wel te zorgen voor het beschikbaar stellen van Materieel voor deze lijnen. Ook dient de Concessiehouder ervoor te zorgen dat deze lijnen een integraal onderdeel uitmaken van het OV-aanbod in de Concessie. Dat betekent onder meer dat de Concessiehouder verantwoordelijk is voor de reisinformatie over deze lijnen. Tot slot dient de Concessiehouder de Buurtbusorganisaties optimaal te faciliteren.

nr	Omschrijving
C.1.13	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor: • Het organiseren van één aanspreekpunt voor de buurtbusaangelegenheden (de buurtbuscoördinator). De Concessiehouder overlegt minimaal twee keer per jaar met elke Buurtbusorganisatie; • Een adequate en professionele ondersteuning van de bestaande en eventueel nieuw op te richten Buurtbusorganisaties; • De Dienstregeling van de Buurtbuslijnen, waarbij de Buurtbusorganisaties zelf zorgen voor het inroosteren van chauffeurs; • Het verschaffen van informatie over de Dienstregeling en het behandelen van klachten van reizigers; • Opleiding en (technische) ondersteuning bij de OV-chipkaartapparatuur; • Brandstof voor de Buurtbus; • Onderhoud en reparatie van de Buurtbus; • Het vrijwaren van de vrijwilligers van aansprakelijkheid in relatie tot diensten die zij verrichten in hun functie van vrijwilliger bij de Buurtbusorganisatie; • Het opstellen en afsluiten van vrijwilligersconvenanten met de vrijwilligers van de Buurtbusorganisaties waarmee de relatie tussen Concessiehouder en de vrijwilligers van de Buurtbusorganisatie wordt geregeld en de vrijwilligers in kennis worden gebracht van de rechten en plichten die behoren bij de uitvoering van hun functie. • Het afsluiten van de noodzakelijke verzekeringen; • (Medische) keuringen en rijvaardigheidstesten voor de vrijwilligers; • Het voldoen aan de maximale leeftijdsgrens van 78 jaar voor chauffeurs;

nr	Omschrijving
	• Het verzorgen van afdoende bijscholing of extra cursussen van de vrijwillige chauffeurs om het comfort en de veiligheid van de Reizigers te waarborgen; • Ondersteuning bij juridische en fiscale kwesties. <i>Naast bovengenoemde eisen is de Concessiehouder verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van Materieel voor de exploitatie van de Buurtbuslijnen. Zie hoofdstuk C.5 en C.6 voor de eisen die hieraan gesteld worden.</i>
C.1.14	De Concessiehouder houdt een jaarlijkse buurtbusbijeenkomst en bespreekt en evalueert jaarlijks met de Buurtbusorganisaties de Dienstregeling van de Buurtbuslijnen.

C2 Infrastructuur en vastgoed

Het Openbaar Vervoer in Brabant maakt gebruik van (algemene en OV-specifieke) infrastructuur. De Provincie streeft ernaar dat deze infrastructuur en vastgoed voldoende beschikbaar zijn voor een goed functioneren van het Openbaar Vervoer. Van de Concessiehouder wordt verwacht dat deze in samenwerking met Provincie en wegbeheerders zich pro-actief inzet om te zorgen dat infrastructuur en vastgoed tijdens de looptijd op orde blijven.

In dit hoofdstuk komen aan de orde:

- Beschikbaarheid weginfrastructuur en OV-afspraken;
- Ontwikkeling en onderhoud van haltes en knooppunten;
- Stallingen en overige locaties.

Beschikbaarheid weginfrastructuur en OV-afspraken

De eindverantwoordelijkheid voor infrastructuur en haltes ligt bij de wegbeheerders (Rijkswaterstaat, Provincie en gemeenten). Van de Concessiehouder wordt verwacht dat deze knelpunten signaleert en in de strategische en tactische Ontwikkelteams concrete oplossingen aanbiedt.

De Provincie streeft naar synergie tussen infrastructuur, ruimtelijke ordening en Openbaar Vervoer met ruim baan voor ruimtelijke kwaliteit en wil in dat kader OV-afspraken met gemeenten maken. Deze OV-afspraken bevatten diverse onderwerpen waaronder:

- Omleidingen en Evenementen;
- Kwaliteit weginfrastructuur en haltes;
- Ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijke kwaliteit;
- Dienstregeling en reisinformatie;
- Klachten en vragen;
- Procedurele afspraken.

Over deze onderwerpen vindt overleg plaats in het tactische en operationele Ontwikkelteam.

Nr	Omschrijving
C.2.1	Wanneer langs een route waar de Concessiehouder vervoer aanbiedt specifieke OV-infrastructuur beschikbaar is maakt de Concessiehouder hier gebruik van. Bij het Bestek zal een overzicht gevoegd worden van OV-infrastructuur, voor zover bekend.
C.2.2	HOV-infrastructuur In het Concessiegebied zijn enkele HOV-assen aangewezen waar gewerkt wordt aan een volledig vrije infrastructuur voor het Openbaar Vervoer. De komende jaren komt er meer HOV-infrastructuur gereed. Inschrijvers dienen bij het opstellen van het Vervoerplan Kernnetwerk uit te gaan van de volgende (geheel vrijliggende) HOV-infrastructuur: • Station Eindhoven – Airport / Veldhoven (route huidige lijn 401/402, met uitzondering van de wijken Zonderwijk en ‘t Look); • Station Eindhoven – Winkelcentrum Woensel - Busstation Nuenen / Huizingalaan tot kruising A50. <i>Een aantal gedeeltes van deze infrastructuur zijn naar verwachting nog niet gereed bij de start van de Concessie, waaronder met name de ongelijkvloerse kruising van de Montgomerylaan met de ring, die naar verwachting pas in 2018 gereed is. Deze situatie leidt naar verwachting tot een tijdelijke andere lijnvoering van een aantal Lijnen die van deze HOV-infrastructuur gebruik maken. In het Bestek zullen hiertoe nadere voorwaarden worden opgenomen.</i> • Aalsterweg tussen Leenderweg en Hotel Eindhoven (als onderdeel van de HOV-as naar

Nr	Omschrijving
	Valkenswaard).
	Ook na realisatie van bovenstaande infrastructuur wordt verder gebouwd aan het HOV-netwerk. Voor de realisatie van de volgende HOV-assen is nog geen planning bekend: • Hotel Eindhoven – Valkenswaard; • Eindhoven – Geldrop (Geldropseweg, Eindhovenseweg, Gijzenrooiseweg); • Woensel – Airport; • Veldhoven MMC – High Tech Campus. <i>Van de Concessiehouder wordt verwacht dat hij het aanbod van Volans- en Volans-Plus-lijnen op de HOV-assen tijdens de looptijd van de Concessie verder verbetert. In het Vervoerplan Doorontwikkeling (zie artikel C.3.17) kan de Inschrijver hier een concreet aanbod voor doen.</i>
C.2.3	Doorstroomassen Naast de HOV-assen zijn er enkele doorstroomassen aangewezen, deels als ‘uitloper’ van de HOV-infrastructuur. Hier wordt gewerkt aan een optimale doorstroming voor het Openbaar Vervoer. Het gaat om de volgende vervoersassen: • Nuenen – Gemert (als uitloper van de HOV-as Eindhoven – Nuenen); • Geldrop – Mierlo (als uitloper van de toekomstige HOV-as Eindhoven – Geldrop); • Eindhoven – Eersel – Hapert (- Bladel – Reusel). Bij het Bestek zal een bijlage gevoegd worden met gereed zijnde infrastructuur op deze assen. <i>Van de Concessiehouder wordt verwacht dat hij het aanbod van Volans--lijnen op de HOV-assen tijdens de looptijd van de Concessie verder verbetert. In het Vervoerplan Doorontwikkeling (zie artikel C.3.17) kan de Inschrijver hier een concreet aanbod voor doen.</i>
C.2.4	De Concessiehouder heeft één aanspreekpunt (medewerker) voor wegbeheerders om te overleggen over wegwerkzaamheden. De Provincie spant zich in om de wegbeheerders tijdig contact te laten opnemen met dit aanspreekpunt.
C.2.5	De komende jaren zullen op een aantal trajecten grootschalige wegwerkzaamheden plaatsvinden. Bij het Bestek zal een overzicht te vinden zijn van deze werkzaamheden, voor zover dan bekend. In de OV-afspraken wordt vastgelegd hoe gezamenlijk de gevolgen van deze werkzaamheden voor Openbaar Vervoer in goede banen geleid kunnen worden.
C.2.6	Afwijkingen op trajecten van de Dienstregeling door werkzaamheden of door bijzondere omstandigheden zijn toegestaan. De Concessiehouder zorgt voor vervangend vervoer dat de vervoervraag zoveel mogelijk bedient. Per geval zal bezien worden in het operationeel Ontwikkelteam (of bilateraal tussen deelnemers van het operationeel Ontwikkelteam) wat hiervoor de meest passende oplossing is. De Concessiehouder informeert Reizigers hierover voorafgaande aan de tijdelijke wijziging en tijdens de wijziging zodat de Reiziger weet waar hij/zij aan toe is (zie hoofdstuk C 9).
C.2.7	De Concessiehouder signaleert problemen met infrastructuur, doorstroming, haltes en busstations aan de Provincie en wegbeheerder. Structurele problemen hiermee worden door de Concessiehouder ingebracht in het operationeel Ontwikkelteam of in bilaterale overleggen tussen de partijen in het operationeel Ontwikkelteam. Bovendien communiceert de Concessiehouder (tijdelijke) aanpassingen aan lijnen en nieuw in te leggen lijnen vroegtijdig (minimaal een maand voor ingebruikname) naar de wegbeheerders, gemeenten en naar Reizigers.

Nr	Omschrijving
C.2.8	Extra Exploitatiekosten voor de Concessiehouder die voortvloeien uit wegwerkzaamheden en die niet door de wegbeheerder worden vergoed zijn de eerste drie maanden voor eigen rekening en risico van de Concessiehouder. Indien de wegwerkzaamheden langer duren dan 3 maanden komen evt. extra kosten die voortvloeien uit de gekozen oplossing (zie artikel C.2.6) niet voor rekening van de Concessiehouder. Hierover worden aparte afspraken gemaakt in het tactisch Ontwikkelteam, waarbij zowel Provincie als Concessiehouder streven naar een klantvriendelijke en kostenefficiënte oplossing.
C.2.9	De Concessiehouder is verantwoordelijk om Buurtbusorganisaties tijdig te informeren over werkzaamheden die de Dienstregeling van Buurtbuslijnen beïnvloeden, mede met het oog op reisinformatie (zie hoofdstuk C.9).

Ontwikkeling en onderhoud van haltes en knooppunten

De uitstraling en het comfort van Openbaar Vervoer worden niet alleen door het Materieel, maar ook door de kwaliteit van haltes bepaald. Een goede halte biedt niet alleen wachtcomfort, maar ook vanzelfsprekende reisinformatie en ketenvoorzieningen in voor- en natransport.

De Provincie heeft de afgelopen periode samen met gemeenten geïnvesteerd in het toegankelijk maken van de belangrijkste haltes in de Provincie. De basis is daarmee op orde. De HOV-haltes kennen een eigen, hoogwaardige uitstraling en inrichting. Op de drukste haltes zijn panelen geplaatst die actuele reisinformatie weergeven (DRIS).

De Provincie wil de kwaliteit van vervoerknooppunten doorontwikkelen: van de basis op orde naar wervende kwaliteit van het Openbaar Vervoer. Dit werkt de Provincie nader uit in de Ontwikkelagenda (zie ook hoofdstuk A.2). De Concessiehouder wordt betrokken bij de ontwikkeling van de knooppunten die zij bedient.

nr	Omschrijving
C.2.10	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het tijdig beschikbaar zijn, de plaatsing en het beheer van de haltepalen (incl. kopborden). De huidige en eventueel in de periode tot gunning nog te plaatsen haltepalen (incl. kopborden) blijven staan en mogen door de Concessiehouder gebruikt worden. De Provincie staat buiten eventuele verrekening tussen de Concessiehouder en andere partijen met betrekking tot de haltepalen en kopborden. Haltepalen (incl. kopbord) zijn op grond van natrekking eigendom van de eigenaar van de grond waar zij op staan.
C.2.11	De abri op de halte is primair de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder: Rijkswaterstaat, Provincie of gemeenten. Echter, de Concessiehouder draagt hierin een verantwoordelijkheid: als zich problemen voordoen bij de halte (vandalisme, slecht onderhoud) meldt de Concessiehouder dit onverwijld aan de verantwoordelijke wegbeheerder. Daarnaast kan de Concessiehouder suggesties voor verbetering van haltes inbrengen in de Ontwikkelteams.

Stallingen en overige locaties

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor zijn eigen infrastructuur, zoals stallingen, onderhoudslocaties, eindpuntvoorzieningen, etcetera. Tegelijk vindt de Provincie het belangrijk dat op strategische locaties de huidige voorzieningen beschikbaar blijven in de nieuwe Concessie.

nr	Omschrijving
C.2.12	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het organiseren van voldoende en geschikte stallingen en onderhoudslocaties voor het Materieel alsmede locaties zoals eindpuntvoorzieningen.
C.2.13	De Concessiehouder dient een loket te realiseren op station Eindhoven bij busstation Neckerspoel. Hiertoe dient een ruimte in het stationsgebouw gehuurd te worden aan de noordzijde van het spoor.
C.2.14	De Provincie onderzoekt de mogelijkheden om een loket te realiseren op Eindhoven Airport. Indien dit haalbaar blijkt zullen hier in het Bestek nadere eisen aan gesteld worden.
C.2.15	De Concessiehouder maakt bij station Eindhoven gebruik van busstation Neckerspoel. In het Bestek zullen hier nadere eisen aan gesteld worden.

C3 Vervoeraanbod

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op:

- Vervoeraanbod jaar 1;
- Doorontwikkeling Vervoeraanbod;
- Buurtbusverbindingen;
- Dienstregelingsprocedure.

Vervoeraanbod jaar 1

Bij de **Quality Contest Vervoeraanbod** (zie artikel C.1.2) beschrijft de Inschrijver zijn visie op de ontwikkeling van het vervoeraanbod in het Concessiegebied en welk vervoeraanbod hij concreet aanbiedt.

De Inschrijver dient vanaf de eerste dag van de Concessie een netwerk van Openbaar Vervoer te exploiteren. Dit bestaat minimaal uit het in bijlage D.5 omschreven minimumaanbod (het '**Kernnetwerk**'). De Inschrijver wordt geprikkeld om dit Kernnetwerk in de Quality Contest uit te werken tot een netwerk dat Reizigers zo snel en gemakkelijk mogelijk van A naar B brengt, én dat voor Reizigers zo inzichtelijk mogelijk is. Door bijvoorbeeld lijnen te bundelen, een heldere lijnnummering toe te passen en dienstregelingpatronen de hele dag door hetzelfde te houden kan het OV voor Reizigers eenvoudiger in gebruik gemaakt worden.

Daarnaast wordt de Inschrijver gevraagd om bovenop het vervoeraanbod in het Kernnetwerk zo groot mogelijk **Pluspakket** aan te bieden met extra vervoeraanbod. Dit kan bestaan uit extra ritten op verbindingen uit het Kernnetwerk, maar ook kan de Inschrijver nieuwe verbindingen aanbieden.

Zoals beschreven in hoofdstuk A.2 wil de Provincie toegroeien naar een mobiliteitsconcessie, waarin onder andere voor verbindingen met minder vraag innovatieve vervoeroplossingen worden geboden. In Helmond zijn enkele verbindingen in het Kernnetwerk die in aanmerking komen voor een *pilot* hiermee. Daarom wordt de Inschrijver gevraagd hier een optionele alternatieve invulling voor te geven in de **Optie Maatwerk Helmond**. Na gunning van de Concessie beslist de Provincie of voor de betreffende verbinding(en) de optie wordt afgenomen of dat er volgens de eisen van het Kernnetwerk wordt gereden.

nr	Omschrijving
C.3.1	De Inschrijver levert als onderdeel van de Quality Contest Vervoeraanbod (zie artikel C.1.2) een Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket. Hierin werkt de Inschrijver de geëiste Verbindingen uit het Kernnetwerk (bijlage D.5-1) uit tot een concreet Lijnennet en Dienstregeling. Ook beschrijft de Inschrijver welk meeraanbod (Pluspakket) aan vervoer hij aanbiedt bovenop de minimale eisen. In zijn plan beschrijft de Inschrijver per Verbinding (incl. onderbouwing van deze elementen): • De gekozen lijnvoering (route); • De aangeboden frequenties; • De geboden aansluitingen; • De concreet aangeboden dienstregeling. Bijgevoegd worden een of meerdere lijnnetkaarten, dienstregelingstabellen en een of meerdere aansluitschema's.
C.3.2	Onderdeel van het Kernnetwerk is een gecombineerde stadslijn in Helmond (verbinding H2 in bijlage D.5). Gezien de beperkte vervoervraag op de stadslijnen in Helmond overweegt de Provincie hier over te gaan naar andere, efficiëntere maatwerkoplossingen die binnen het beschikbare budget de vervoervraag beter accommoderen. Daarom levert de Inschrijver als

nr	Omschrijving
	onderdeel van de Quality Contest Vervoeraanbod een Optie Maatwerk Helmond. Eisen aan de maatwerkoplossing zijn: • Desgewenst mag de Inschrijver in de Optie ook Verbinding H1 vervangen door de Maatwerkoplossing. • De maatwerkoplossing stelt Reizigers in staat om tijdens de bedieningstijden minimaal eens per uur vanuit de wijken die door de Verbinding(en) bediend worden naar een station in Helmond te reizen en vice versa. De Maatwerkoplossing mag ook andere wijken in de kern Helmond bedienen dan er bediend worden door de Verbindingen. • De Bedieningstijden zijn maandag tot en met vrijdag van 7:00 tot 19:00 uur en zaterdag van 8:00 tot 19:00 uur. • De in te zetten voertuigen hoeven niet te voldoen aan de eisen uit dit Programma van Eisen. De voertuigen dienen wel te voldoen aan wettelijke bepalingen (waaronder met betrekking tot toegankelijkheid). Rolstoelgebruikers moeten ook gebruik kunnen maken van de maatwerkoplossing. • Het is verplicht dat Reizigers in ieder geval -maar niet perse uitsluitend- kunnen betalen met de OV-chipkaart. • De Optie leidt niet tot meer- of minderkosten voor de Provincie; dat wil zeggen dat deze uitgevoerd moet worden binnen hetzelfde budget als gemoeid is met uitvoering van Verbinding H2 (en Verbinding H1 als deze wordt meegenomen bij de Optie). De Inschrijver beschrijft in de Quality Contest: • Het functioneren van de Maatwerkoplossing; • Of het gaat om Vaste en/of Vraagafhankelijke Ritten; • Bij vraagafhankelijke Ritten: de wijze van reserveren, de tijden waarop gereserveerd kan worden, etcetera. • De verwachte resultaten, waaronder in aantallen Reizigers; • De wijze waarop uitvoeringskwaliteit en betrouwbaarheid worden geborgd, met specifieke aandacht voor het op de afgesproken tijd komen bij vraagafhankelijke Ritten. Na gunning van de Concessie besluit de Provincie of de aangeboden Optie wel of niet wordt afgenomen. Als deze wordt afgenomen vervalt de verplichting van de Concessiehouder om Verbinding H2 uit het Kernnetwerk te exploiteren, evenals Verbinding H1 als deze ook onderdeel is van de aangeboden Optie.

Eisen Kernnetwerk en Pluspakket

nr	Omschrijving
C.3.3	Tenminste 80% van de bestaande haltes in het Concessiegebied dient bediend te worden door één of meer lijnen uit het Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket. Haltes langs Buurtbuslijnen mogen als bediende haltes worden meegeteld. Haltes van grensoverschrijdende lijnen die zich buiten het Concessiegebied bevinden worden niet meegeteld (noch bij het aantal bestaande haltes, noch bij het aantal bediende haltes). Bij het Bestek zal een overzicht gevoegd worden van alle haltes.
C.3.4	Tijdsblokken Bij het opstellen van het Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket gaat de Inschrijver uit van de volgende Tijdsblokken (met uitzondering van Scholierenlijnen). Voor elke Lijn geldt dat als er vervoer in dat Tijdsblok wordt aangeboden de frequentie minimaal éénmaal per uur is en de

nr	Omschrijving
----	--------------

frequentie het gehele Tijdsblok gelijk blijft.

Soort dagen	Begin-/eindtijd	Naam
Werkdagen:	7:00 – 9:00	Ochtendspits
	9:00 – 15:00	Daluren overdag
	15:00 – 18:30	Middagspits
	18:30 – 21:30	Werkdag vroege avond
	21:30 – 23:30 / 0:00	Werkdag late avond
Zaterdag:	8:00 – 18:00	Zaterdag overdag
	18:00 – 21:00	Zaterdag vroege avond
	21:00 – 0:00	Zaterdag late avond
Zondag:	9:00 – 18:00	Zondag overdag
	18:00 – 21:00	Zondag vroege avond.
	21:00 – 0:00	Zondag late avond

C.3.5 **Eerste en laatste Ritten**

Om te borgen dat Reizigers op tijd op hun bestemming kunnen zijn resp. vanuit hun bestemming nog thuis kunnen komen gelden er in aanvulling op bovenstaande tijdsblokken de volgende bepalingen omtrent eerste en laatste Ritten:

- Voor de Ochtendspits geldt dat tenminste één Rit geboden dient te worden in de drukste richting die tussen 6:30 en 7:00 uur aankomt op het eindpunt.
- Voor de Middagspits geldt dat indien er geen avondbediening geëist wordt er tenminste één Rit geboden dient te worden in de drukste richting die tussen 18:30 en 19:00 uur vertrekt van het beginpunt.
- Voor de Zaterdag overdag geldt dat tenminste één Rit geboden dient te worden in de drukste richting die tussen 7:30 en 8:00 uur aankomt op het eindpunt. *Dit geldt niet voor Verbindingen waar op Zaterdag overdag geen bediening geëist wordt.*
- Voor de late avonden geldt dat als er bediening tot 0:00 uur geëist wordt er tenminste één Rit geboden dient te worden in de drukste richting die tussen 0:00 en 0:30 uur vertrekt van het beginpunt. *Dit geldt niet voor die Verbindingen waar op werkdagen bediening tot 23:30 uur geëist wordt of waar geen bediening geëist wordt in de late avonden.*

De Concessiehouder zorgt dat deze eerste en laatste Ritten zo goed mogelijk aansluiten op (met name Intercity-)treinen.

- C.3.6 Van de eisen in C.3.4 met betrekking tot het gelijk houden van frequenties in Tijdsblokken mag gemotiveerd worden afgeweken, bijvoorbeeld voor het aanbieden van extra ritten bovenop de geëiste frequenties om een vervoerpiek op te vangen. In geen geval mag de frequentie lager zijn dan geëist in bijlage D.5-1. In ieder geval heeft de Concessiehouder een inspanningsverplichting om de tijden van Ritten zo goed mogelijk te laten aansluiten bij schooltijden van zo veel mogelijk scholen.

nr	Omschrijving
C.3.7	Gedurende 13 weken in de herfstvakantie (1 wk), kerstvakantie (2 wkn), voorjaars/carnavalsvakantie (1 wk), meivakantie (1 wk) en zomervakantie (8 wkn) van de middelbare scholen in de regio mag een afwijkende Dienstregeling worden aangeboden.
C.3.8	Op Feestdagen wordt een Dienstregeling gereden als op zondag. De volgende uitzonderingen en aanvullingen gelden: • Op Koningsdag wordt in ieder geval een Dienstregeling als op zaterdag gereden; • Op Oudejaarsavond mogen alle Ritten met een vertrektijd na 20:00 uur vanaf hun beginpunt vervallen. • Op Hemelvaartsdag wordt een Dienstregeling gereden als op zaterdag.
C.3.9	Voor de invulling van de eisen met betrekking tot het Kernnetwerk mag geen Vraagafhankelijk vervoer aangeboden. In het Pluspakket mogen vraagafhankelijke Openbaar Vervoer-systemen, zoals de Belbus, worden aangeboden. De Inschrijver dient dan in het Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket de werking van het systeem te omschrijven. Buurtbussen worden alleen aangeboden in het Kernnetwerk op de buurtbusverbindingen zoals gespecificeerd in Bijlage D.5.
C.3.10	De Concessiehouder zorgt ervoor dat in de dienstregeling Aansluiting geboden wordt tussen trein en Bus en van Bus op Bus op vervoerknopen die logische overstappunten zijn voor de Reiziger, waaronder tenminste de in bijlage D.5 benoemde Knooppunthaltes. Hierbij worden minimaal de in bijlage D.5 geeïste Aansluitingen geboden, en bij voorkeur meer Aansluitingen. In het Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket beschrijft de Inschrijver welke Aansluitingen geboden worden. Bij de gunningscriteria (nader te specificeren in het Bestek) zal worden meegewogen in welke mate de Inschrijver Aansluitingen van goede kwaliteit biedt (dat wil zeggen zo kort mogelijk, maar voldoende lang om normaliter ook gerealiseerd te worden). Aansluiting wordt gedefinieerd als: • Overstap van Bus op Bus: tussen 2 en 8 minuten; • Overstap van Bus op trein en v.v.: tussen 5 en 12 minuten. <i>(voor Bus kan ook Auto worden gelezen)</i> De Concessiehouder mag (in de dienstregeling) van deze tijden afwijken indien hij aannemelijk kan maken dat dit ten goede komt aan de aansluitingskwaliteit voor de Reiziger.
C.3.11	Lopende Maatwerkpilots De Concessiehouder dient in zijn Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket rekening te houden met een aantal Maatwerkpilots die op dit moment lopen of op korte termijn zullen gaan lopen: • Maatwerkpilots Helmond: de lopende maatwerkpilots in Helmond (lijn 50 en flexlijn 552) dient tenminste in het eerste jaar van de Concessie voortgezet te worden. Deze dienen door de Inschrijver ongewijzigd opgenomen te worden in het Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket. De Concessiehouder ontvangt hiervoor een bijdrage bovenop de Exploitatiebijdrage. Tijdens het eerste jaar van de Concessie beslist de Provincie in overleg met de Concessiehouder of en zo ja, hoe deze pilots na het eerste jaar worden voortgezet. Als de Provincie de Optie Maatwerk Helmond heeft afgenomen zal hierbij bezien worden of het Maatwerk uit deze Optie samengevoegd kan worden met het vervoer uit de maatwerkpilot(s).

nr	Omschrijving
	• Maatwerkpilot Technische Universiteit Eindhoven: de pilot met buslijn 104 naar het terrein van de TU/e dient vooralsnog niet opgenomen te worden in het Kernnetwerk. De Provincie beslist op een later moment of deze Lijn alsnog aan het Kernnetwerk wordt toegevoegd. Indien dit het geval is zal dit worden verrekend aan de hand van de meer-/minderwerkregeling. • Pilot lijn 13: mogelijk gaat dit jaar een pilot van start ter vervanging van lijn 13 in Eindhoven. In het Bestek zal nader gespecificeerd worden of en zo ja hoe Inschrijvers hier rekening mee dienen te houden.

Buurtbusverbindingen

De Concessie kent een aantal Buurtbus-Lijnen, zoals gespecificeerd in bijlage D.5. De buurtbusverbindingen maken deel uit van het Kernnetwerk en moeten onverkort opgenomen worden in het Vervoerplan Kernnetwerk. Uitvoering van de Dienstregeling vindt plaats door de betreffende Buurtbusorganisaties (vereniging of stichting). De Concessiehouder stelt hier Materieel voor beschikbaar en ondersteunt het buurtbusproject bij het promoten van de verbinding.

nr	Omschrijving
C.3.12	Inschrijver neemt de buurtbusverbindingen die gespecificeerd zijn in bijlage D.5 ongewijzigd op in zijn Vervoerplan Kernnetwerk. De Concessiehouder is onder andere verantwoordelijk voor het maken van de Dienstregeling (in overleg met de Buurtbusorganisatie), het ter beschikking stellen van goed uitgerust Materieel en het verzorgen van reisinformatie en promotie. Het daadwerkelijke rijden van de Buurtbussen vindt plaats door de Buurtbusorganisatie. <i>Zie ook artikel C.1.13.</i>

Doorontwikkeling vervoeraanbod en dienstregelingsprocedure

Na ingang van de Concessie gaan Provincie, Concessiehouder en andere partijen het aangeboden OV-netwerk gezamenlijk verder ontwikkelen door middel van Netmanagement (zie OV-visie en Nota van Bouwstenen). Zij doen dit in Ontwikkelteams: zie hoofdstuk C. 1.

De Provincie wil graag dat Inschrijvers nu al nadenken over toekomstige ontwikkelingen. Daarom vraagt de Provincie een Vervoerplan Doorontwikkeling uit, waarin de Inschrijver beschrijft welke toekomstige verbeteringen van het OV-aanbod hij aanbiedt. Hierbij wordt specifiek aandacht gevraagd voor de verdere uitbouw van Volans en VolansPlus over de HOV-assen en Doorstroomassen.

nr	Omschrijving
C.3.13	De Concessiehouder ontwikkelt tijdens de looptijd van de Concessie het OV-netwerk verder via Netmanagement en benut hierbij de Ontwikkelteams zoals vastgesteld in hoofdstuk C 1.
C.3.14	De Concessiehouder stelt jaarlijks een nieuwe Dienstregeling vast, waarbij wijzigingen die in de Ontwikkelteams afgestemd zijn door de Concessiehouder in de Dienstregeling worden verwerkt. In principe volgt de Concessiehouder daarbij het advies van het tactische en operationele Ontwikkelteam over de nieuwe Dienstregeling. Het opheffen van Lijnen en/of het laten vervallen van een Lijn gedurende een of meer in artikel C.3.4 genoemde Tijdsblokken is slechts toegestaan na expliciete goedkeuring van de Provincie.
C.3.15	Voorafgaand aan vaststelling van de Dienstregeling legt de Concessiehouder een Vervoerplan voor het volgende jaar voor aan de Provincie, het ROB en gemeenten. Hierbij wordt de Dienstregelingsprocedure gevolgd zoals vastgelegd in bijlage D.6. In het Vervoerplan beschrijft de

nr	Omschrijving
	Concessiehouder ook de infrastructurele consequenties en de afspraken die daarover met de betreffende wegbeheerders gemaakt zijn.
C.3.16	De ingangsdatum van de gewijzigde Dienstregeling is in principe gelijk aan de datum van inwerkingtreding van de jaarlijkse gewijzigde Dienstregeling van de Concessiehouder van het hoofdrailnet, de zogenaamde UIC-datum. Tussentijdse wijzigingen zijn toegestaan indien hier een duidelijke reden voor is. Op Scholierenlijnen mag de dienstregeling altijd tussentijds worden aangepast als dit nodig is vanwege bijvoorbeeld gewijzigde schooltijden.
C.3.17	Inschrijver levert als onderdeel van de Quality Contest Vervoeraanbod een Vervoerplan Doorontwikkeling aan, waarin hij zo concreet mogelijk beschrijft welke verbeteringen van het vervoeraanbod hij in de eerste jaren van de Concessie realiseert zonder hiervoor aanvullende Exploitatiebijdrage te vragen. De Inschrijver heeft hierbij specifiek aandacht voor de verdere ontwikkeling van HOV en vervoer op Doorstroomassen. In zijn plan mag de Inschrijver randvoorwaarden aangeven voor het realiseren van de betreffende verbeteringen, zoals bijvoorbeeld benodigde wijzigingen in de infrastructuur. Zodra aan deze randvoorwaarden voldaan is dient de Concessiehouder de betreffende verbeteringen ook door te voeren in het Vervoerplan en Dienstregeling voor het daarop volgende Dienstregelingjaar, zonder dat hier financiële verrekening tegenover staat.
C.3.18	De Dienstregeling kent reële rijtijden. Het staat de Concessiehouder vrij om rijtijden aan te passen als dit bijdraagt aan het oplossen van knelpunten met betrekking tot de punctualiteit of als de infrastructuur een snellere rijtijd mogelijk maakt.
C.3.19	De Concessiehouder mag tijdens de looptijd van de Concessie slechts halten laten vervallen en toevoegen als hierover overeenstemming is in het tactisch Ontwikkelteam. Het toevoegen van halten kan alleen met voorafgaande schriftelijke toestemming van de wegbeheerder. <i>NB: dit geldt niet voor het laten vervallen van haltes in de Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket voor het eerste jaar van de Concessie. In zijn Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket maakt de Inschrijver zo veel mogelijk gebruik van bestaande haltes (zie ook artikel C.3.3). Het staat de Inschrijver vrij om daarbuiten gemotiveerd voorstellen te doen voor het laten vallen van haltes of het opnemen van nieuwe haltes. Na gunning kan de Concessiehouder op basis hiervan de formele aanvraag bij de wegbeheerder(s) doen voor het realiseren van nieuwe haltes.</i>
C.3.20	Het aantal (ongewogen) Dienstregelinguren is bij elke Dienstregeling minimaal hetzelfde als bij de voorgaande (en bij jaar 1: als geboden in de Inschrijving), tenzij hierover met de Provincie schriftelijk anders wordt afgesproken na bespreking hiervan in het tactisch Ontwikkelteam.
C.3.21	De Concessiehouder houdt zich bij elke Dienstregeling aan de bepalingen omtrent Vakantiedienstregeling (zie artikel C.3.7) en Feestdagen (zie artikel C.3.8), tenzij hierover andere afspraken worden gemaakt met de Provincie.
C.3.22	Voor het doorontwikkelen van het Vervoeraanbod heeft de Concessiehouder een ‘scholierendesk’: een vast aanspreekpunt voor de scholen in het Concessiegebied en in het bijzonder die scholen die bediend worden door een Scholierenlijn. De Concessiehouder communiceert contactgegevens van de scholierendesk pro-actief aan scholen in het Concessiegebied. De scholierendesk neemt zelf bovendien regelmatig contact op met tenminste de scholen die bediend worden door Scholierenlijnen om af te stemmen of het aanbod nog past bij de Vervoervraag, lestijden, etcetera. De wijze waarop de Inschrijver hier invulling aan geeft wordt meegewogen bij beoordeling van de Quality Contest Vervoeraanbod. Dit wordt nader uitgewerkt in het Bestek.

C4 Exploitatie en uitvoeringskwaliteit

In dit hoofdstuk worden eisen gesteld aan de exploitatie van het OV en de uitvoeringskwaliteit ervan. Aan de orde komen:

- Exploitatie van de Dienstregeling;
- De Beschrijving Uitvoeringskwaliteit;
- Eisen aan de uitvoeringskwaliteit: punctualiteitsnormen, Aansluitingen, rituitval, overmacht, capaciteit en vervoerplicht.

De Provincie streeft naar betrouwbaar Openbaar Vervoer. Tegelijk realiseert zij zich dat de Concessiehouder de betrouwbaarheid niet geheel in eigen hand heeft: bijvoorbeeld congestie, werkzaamheden of weersomstandigheden kunnen de betrouwbaarheid negatief beïnvloeden. De Provincie kiest er daarom voor te sturen op de zaken die de Concessiehouder kan beïnvloeden en het beperken van zaken die voor de Reiziger tot de meeste hinder leiden: het missen van Aansluitingen en rituitval.

Exploitatie

nr	Omschrijving
C.4.1	De Concessiehouder exploiteert vanaf de eerste dag van de Concessie de Dienstregeling, vastgesteld conform de procedure zoals beschreven in bijlage D.6.
C.4.2	De Concessiehouder is vrij om bij het uitvoeren van de exploitatie gebruik te maken van derden. Voor deze partijen gelden voor de uitvoering van de Dienstregeling (waaronder maar niet uitsluitend: personeel, Materieel, informatievoorziening) dezelfde eisen als voor de Concessiehouder. Daarnaast geldt dat in alle gevallen de volledige verantwoordelijkheid voor de exploitatie is gelegen bij de Concessiehouder.
C.4.3	De Concessiehouder heeft de beschikking over een Centrale Verkeersleiding (CVL). De Concessiehouder dient vanuit de CVL de dagelijkse exploitatie te monitoren en waar nodig bij te sturen.

Beschrijving Uitvoeringskwaliteit

nr	Omschrijving
C.4.4	Inschrijver levert bij zijn inschrijving een Beschrijving Uitvoeringskwaliteit. Hierin beschrijft de Inschrijver: • welke maatregelen hij neemt om een betrouwbare exploitatie te borgen, om rituitval, gemiste Aansluitingen en dispunctualiteit tegen te gaan; • hoe hij borgt dat Ritten voldoende capaciteit hebben (zie ook gunningscriterium Vervoerscapaciteit in artikel C.4.20); • hoe hij zorgt dat Materieel schoon en heel is; • hoe hij de exploitatie monitort en hoe monitoringsgegevens aan de Provincie ter beschikking worden gesteld (zie artikel C.12.2). • welke garantie hij hierover communiceert aan de Reiziger en welke compensatieregelingen daarbij gelden. Deze beschrijving wordt kwalitatief beoordeeld bij de gunningscriteria. Hierbij zal in ieder geval worden gelet op: • De mate waarin de Inschrijver overtuigt dat de genomen maatregelen leiden tot een betrouwbare

nr	Omschrijving
	exploitatie; • De mate waarin er concrete garanties aan reizigers worden afgegeven; • De mate waarin de Inschrijver (onder andere middels het monitoringsdashboard) de Provincie de benodigde inzichten verstrekt in de uitvoering van de exploitatie.

Punctualiteitsnormen

nr	Omschrijving
C.4.5	De Concessiehouder draagt zorg voor een punctuele uitvoering van de Dienstregeling. Minimaal 90% van de Ritten dienen - gemeten in aantallen haltepassages op maandbasis op lijnniveau - punctueel te vertrekken (van beginhaltes) en aan te komen (op eindhaltes en de in bijlage D.5 benoemde Knooppunthaltes). Punctueel wordt gedefinieerd als: • Bij vertrek van beginhaltes en Knooppunthaltes: Bussen vertrekken nooit te vroeg en maximaal binnen 180 seconden na de vastgestelde vertrektijd volgens Dienstregeling; • Bij aankomst op eindhaltes en Knooppunthaltes: uiterlijk 180 seconden na de vastgestelde aankomsttijd. Geheel of gedeeltelijk uitgevallen Ritten tellen mee als niet punctueel gereden Ritten (/ haltepassages).
C.4.6	Indien de situatie zich voordoet dat de voorgeschreven punctualiteitsnormen niet kunnen worden gehaald vanwege een onvoorziene belemmering die buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder is gelegen (zoals calamiteiten of noodreparaties), geldt dat indien en voor zover de belemmeringen zijn gelegen in de invloedssfeer van de wegbeheerder, de Concessiehouder zo spoedig mogelijk na het bekend worden van deze situatie in overleg treedt met de wegbeheerder om hinder voor de Dienstregeling zoveel mogelijk te voorkomen. De Concessiehouder spant zich in om tot een oplossing te komen die de overlast en de kosten voor de Reiziger tot een minimum beperkt. De Provincie schort handhaving van de punctualiteitsnormen op indien sprake is van een overmachtssituatie zoals beschreven in artikel C.4.15.
C.4.7	De Provincie en de Concessiehouder treden in overleg hoe met de in artikel C.4.6 genoemde belemmeringen om te gaan in relatie tot de punctualiteitseisen. De Concessiehouder maakt daarbij aannemelijk dat de belemmeringen invloed hebben op het uitvoeren van de Dienstregeling en de punctualiteitseisen.

Realiseren van Aansluitingen

nr	Omschrijving
C.4.8	De Concessiehouder spant zich in om te zorgen dat aangeboden Aansluitingen (zie artikel C.3.10) ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. In de Beschrijving Uitvoeringskwaliteit geeft de Inschrijver aan hoe hij borgt dat zo veel mogelijk Aansluitingen ook daadwerkelijk gerealiseerd worden en welke garanties er aan de Reiziger gegeven worden met betrekking tot Aansluitingen (bijvoorbeeld vervangend vervoer bij gemiste Aansluitingen op lijnen met lage frequenties).
C.4.9	De Concessiehouder heeft een wachttijdenregeling die specificeert hoe lang Bussen wachten op Aansluitingen. De Inschrijver levert deze wachttijdenregeling als bijlage bij de Beschrijving Uitvoeringskwaliteit. Ondanks het wachten op Aansluitingen voldoet de Concessiehouder onverkort aan de in artikel

nr	Omschrijving
	C.4.5 genoemde punctualiteitsnormen, tenzij de Concessiehouder aantoonbaar kan maken dat de overschrijding een gevolg is van Ritten die in het kader van de wachttijdenregeling Aansluitingen afwachten of die veroorzaakt zijn door vertraagde Ritten van een andere vervoerder dan de Concessiehouder.
C.4.10	Van chauffeurs wordt verwacht dat zij zich pro-actief inzetten (door rechtstreeks onderling contact of via de CVL) om Aansluitingen te realiseren (met inachtneming van de punctualiteitsnormen en wachttijdenregeling) en communiceren pro-actief naar Reizigers over het al dan niet halen van de Aansluiting en eventuele alternatieve reismogelijkheden.
C.4.11	De Concessiehouder maakt met andere concessiehouders die Openbaar Vervoer verrichten binnen het Concessiegebied of in aangrenzende concessiegebieden zodanige afspraken dat in geval van vertragingen of uitval van Ritten van deze andere concessiehouders Aansluitingen zo veel mogelijk geboden worden. Deze afspraken worden schriftelijk vastgelegd en besproken met het Reizigersoverleg Brabant.
C.4.12	Tijdens de uitvoering van de Dienstregeling communiceert de CVL van de Concessiehouder met de verkeersleidingen van andere concessiehouders van Openbaar Vervoer binnen het Concessiegebied of in aangrenzende concessiegebieden, om invulling te geven aan de gemaakte afspraken over Aansluitingen bij vertragingen en uitval van Ritten op grond van artikel C.4.11.

Rituitval

nr	Omschrijving
C.4.13	Het aantal geheel of gedeeltelijk uitgevallen Ritten, waarbij geen sprake is van overmacht aan de zijde van de Concessiehouder, mag op maandbasis maximaal 0,2% van het totaal aantal Ritten in de Dienstregeling bedragen. Geheel of gedeeltelijk uitgevallen Ritten tellen ook als niet-punctuele Ritten (zie artikel C.4.5).

Niet-gevolgde Ritten

nr	Omschrijving
C.4.14	Ritten dienen via de Voertuigvolgsystemen en het Exploitatiebeheerssysteem gevolgd en gelogd te worden, onder meer ten behoeve van het controleren van de punctualiteitsnormen en aansturing van real-time Reisinformatie. Het aantal niet-gevolgde/niet-gelogde Ritten bedraagt maximaal 5%.

Overmacht

nr	Omschrijving
C.4.15	Indien sprake is van overmacht (zie artikel C.4.16) voor de Concessiehouder zullen de verplichtingen waarop de overmacht betrekking heeft worden opgeschort zolang de situatie van overmacht voortduurt. De Concessiehouder spant zich in, en neemt waar mogelijk maatregelen, om de negatieve gevolgen van overmacht voor de Reizigers zoveel mogelijk te beperken, zowel in ernst als in duur. De Concessiehouder brengt de Provincie zo spoedig mogelijk - maar uiterlijk binnen 24 uur na het begin van de overmacht toestand - op de hoogte van een toestand die naar zijn oordeel overmacht oplevert.
C.4.16	Onder overmacht wordt verstaan elke gebeurtenis, die een partij naar het oordeel van de Provincie beperkt in of verhindert tot het nakomen van zijn verplichtingen ingevolge de Concessie en die niet

nr	Omschrijving
	te wijten is aan zijn schuld, noch krachtens wet, rechtshandeling of in het maatschappelijke verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt. Gebeurtenissen die voortvloeien uit handelen van het personeel van de Concessiehouder en / of uit (de staat van) het Materieel van de Concessiehouder vallen expliciet <i>niet</i> onder overmacht.
C.4.17	Stakingen en/of werkonderbrekingen van personeel van de Concessiehouder (en eventuele onderaannemers) vallen niet onder overmacht. Dit betekent dat Ritten die niet gereden zijn, bijvoorbeeld vanwege stakingen, niet vergoed worden. Niet-gereden Ritten als gevolg van landelijke stakingen worden voor de helft vergoed. Onder landelijke staking vallen stakingen en /of werkonderbrekingen in meer dan drie concessiegebieden in Nederland tegelijk die louter gericht zijn tegen (voorgenomen) maatregelen en/of beleid van de Rijksoverheid en niet terug te voeren zijn tot een bilateraal conflict tussen Concessiehouder en zijn werknemers, CAO-conflicten etcetera.

Capaciteit en vervoerplicht

Het Concessiegebied kent een aantal Verbindingen met grote tot zeer grote reizigersstromen. De Provincie hecht eraan dat er voldoende vervoerscapaciteit wordt aangeboden om alle reizigers veilig en comfortabel te kunnen vervoeren. De Concessiehouder is te allen tijde verantwoordelijk om gedurende de gehele Concessieperiode voldoende capaciteit te bieden. De Provincie zal hier strikt op toezien en bij het bieden van te weinig capaciteit dient de Concessiehouder terstond maatregelen te nemen.

nr	Omschrijving
C.4.18	De Concessiehouder heeft een vervoerplicht. De vervoerplicht houdt in dat alle Reizigers die tijdig bij een halte aanwezig zijn om van een door de Concessiehouder gereden Rit gebruik te maken ook daadwerkelijk vervoerd moeten worden door de Concessiehouder. Dit houdt in dat de door de Concessiehouder in te zetten materieelcapaciteit voldoende moet zijn voor de vervoervraag. Zo nodig zet de Concessiehouder op eigen kosten Versterkingsritten in wanneer de aangeboden capaciteit per Rit niet voldoende is. De Concessiehouder kan zich bij het bieden van te weinig capaciteit niet beroepen op verstrekte informatie door de Provincie.
C.4.19	Ook bij Evenementen die leiden tot een grotere vervoervraag op Lijnen die tot de Concessie behoren geldt de vervoerplicht onverkort. In het Concessiegebied geldt dit met name voor Carnaval, Koningsdag, Marathon Eindhoven en Glow Eindhoven. Deze evenementen zullen ook leiden tot tijdelijke wijzigingen in de Dienstregeling. De wijze waarop deze wijzigingen doorgevoerd worden zullen worden besproken in de Ontwikkelteams.
C.4.20	De Inschrijver doet in zijn Inschrijving een opgave van de aangeboden Capaciteit die hij beschikbaar heeft voor exploitatie van de Concessie (totaal aantal zit- en staplaatsen in de Bussen en Auto's). In zijn Beschrijving Uitvoeringskwaliteit onderbouwt hij dat dit voldoende is voor het vervoer in de maatgevende spitsperiodes. Daarnaast kent de aanbesteding een Gunningscriterium Vervoercapaciteit , waarin kwantitatief meegewogen wordt hoeveel Capaciteit de Inschrijver beschikbaar heeft. Het aanbieden van meer Capaciteit dan een in het Bestek te bepalen ondergrens wordt daarbij positief meegewogen bij de gunningscriteria. Dit wordt nader uitgewerkt in het Bestek.
C.4.21	Het is niet toegestaan dat een Reiziger tijdens een Rit in een Bus langer dan 15 minuten moet staan. Het aantal Reizigers in een Bus overschrijdt in geen enkel geval het aantal Reizigers waarvoor een typegoedkeuring is verleend.

nr	Omschrijving
C.4.22	Het is niet toegestaan dat Reizigers tijdens een Rit in een Auto staan. Het aantal Reizigers in een Auto overschrijdt in geen enkel geval het aantal Reizigers waarvoor een typegoedkeuring is verleend.
C.4.23	Indien Reizigers vanwege te krappe capaciteit achterblijven op een halte en de volgende Rit volgens dienstregeling meer dan 30 minuten later vertrekt is de Concessiehouder verplicht vervangend vervoer in te zetten.
C.4.24	Indien binnen 1 maand meer dan 2 keer op dezelfde Rit mensen niet vervoerd kunnen worden omdat de capaciteit te laag is, kan de Provincie de Concessiehouder verplichten om deze Rit structureel te versterken tot het moment dat de Concessiehouder aannemelijk kan maken dat de versterking niet meer nodig is.

C5 Materieel: Milieuprestatie en transitie naar zero emissie

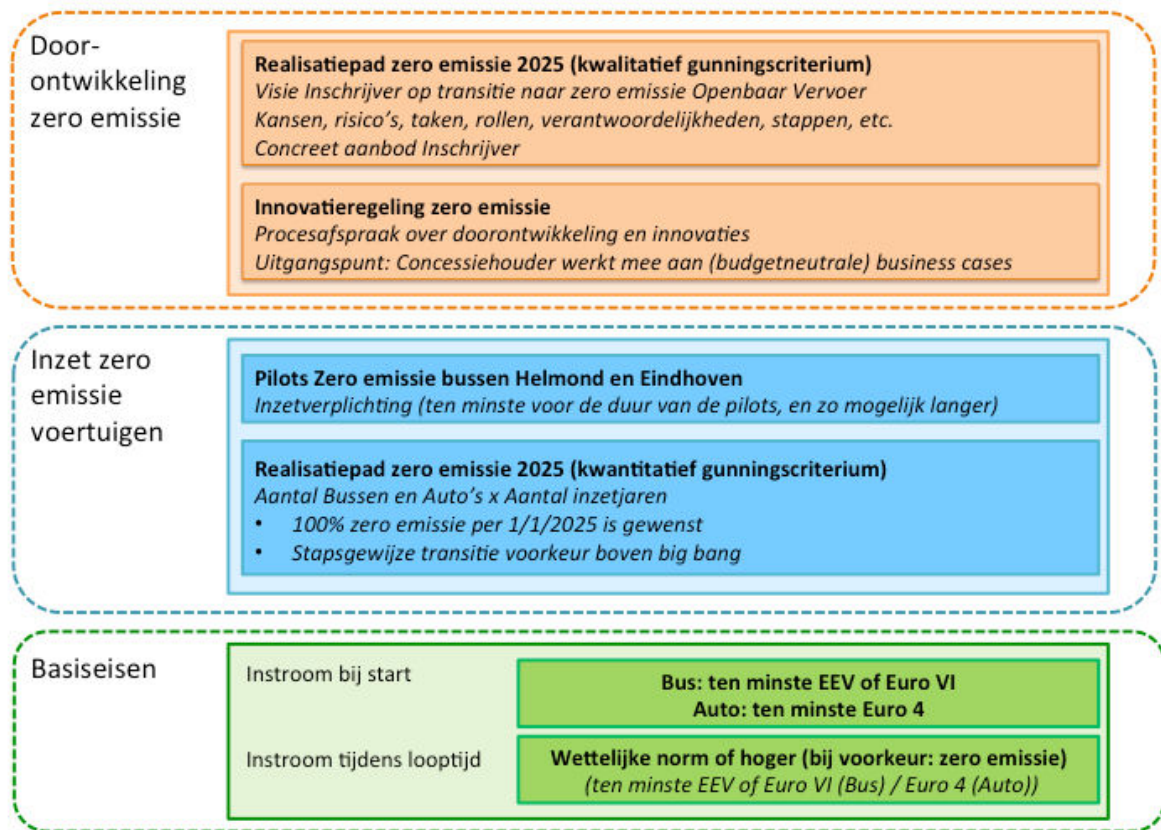
In dit hoofdstuk worden eisen gesteld wat betreft de milieuprestatie van het Materieel. Naast eisen aan de milieuprestatie van het Materieel worden er kwaliteitseisen en overige eisen gesteld. Deze kwaliteits- en overige eisen aan het Materieel zijn beschreven in hoofdstuk C.6.

De Provincie zet in op schoon Openbaar Vervoer en erkent het maatschappelijk-economisch nut daarvan. Het is bevorderlijk voor het leefklimaat en de gezondheid als de lucht zo min mogelijk vervuild wordt door schadelijke uitlaatgassen en geluidshinder wordt verminderd. Het Openbaar Vervoer in Noord-Brabant blijft ook in de toekomst een duurzamer alternatief voor de auto door toepassing van nieuwe (maar bewezen) technologie en doordat Bussen een hoge bezettingsgraad kennen.

De Provincie heeft de ambitie om de transitie naar zero emissie in het Openbaar Vervoer te realiseren, met als wens om op 1 januari 2025 de transitie naar zero emissie volledig gerealiseerd te hebben. De huidige busvloot in het concessiegebied voldoet aan de EEV-uitstootnorm. Deze norm geldt voor de komende Concessieperiode als ondergrens voor niet-Zero emissie Bussen. Bussen moeten voldoen aan ten minste de EEV-uitstootnorm; voor Auto's geldt Euro 4 als minimumeis. De Provincie maakt het mogelijk dat schoner Materieel, liefst Zero emissie voertuigen, instroomt bij de start of gedurende de looptijd van de Concessie met als wens dat er uiterlijk 1 januari 2025 alleen nog maar Zero emissie voertuigen worden ingezet. In deze aanbesteding wordt de Inschrijver uitgedaagd om deze transitie naar zero emissie vorm te geven. Dit gebeurt door het uitvragen op de volgende wijze:

- Het is toegestaan om bij de uitvoering van de Concessie bestaand Materieel in te zetten, met als doel de transitie naar zero emissie (financieel) makkelijker te maken;
- Er wordt een Realisatiepad zero emissie 2025 van de Inschrijver uitgevraagd ten aanzien van de transitie naar zero emissie vervoer. In het kader van risicobeheersing heeft een stapsgewijze transitie in plaats van een big bang de sterke voorkeur. Het beschreven Realisatiepad wordt beoordeeld in het kader van de Gunningscriteria, zowel **kwalitatief** (hoe gaat de Concessiehouder de transitie vormgeven) als **kwantitatief** (hoeveel Zero emissie voertuigen worden vanaf wanneer ingezet).
- De vijf Zero emissie Bussen die mogelijk nog binnen de huidige concessie worden ingezet in Helmond en Eindhoven, moeten ook in de nieuwe Concessie worden ingezet (in ieder geval voor de duur van de pilotperiode, en zo mogelijk langer).
- De nieuwe Concessiehouder neemt - direct na gunning en gedurende de gehele Concessieperiode - deel aan overleggen met de Provincie en derden met betrekking tot zero emissie vervoer.
- Tijdens de looptijd van de Concessie is er ruimte voor doorontwikkeling en innovatie op het gebied van zero emissie. Concessiehouder is verplicht hier volledige medewerking aan te verlenen.

Schematisch ziet het er als volgt uit:



Eisen leeftijd en milieuprestatie Materieel

Nr.	Omschrijving
C.5.1	Alle bij de uitvoering van de Concessie in te zetten Bussen voldoen gedurende de gehele Concessie aan ten minste de EEV-uitstootnorm (dat wil zeggen: EEV of Euro VI, dan wel een latere/strengere Euro-norm). Dit geldt ook voor Versterkingsritten en Scholierenlijnen. De bewijslast voor het voldoen aan ten minste de EEV-uitstootnorm ligt bij de Concessiehouder. De Concessiehouder dient, indien de Provincie dit op enig moment verzoekt, het motortestcertificaat over te leggen van de in te zetten Bussen dan wel via een kopie van het kentekenbewijs aan te tonen dat de Bus voldoet aan ten minste de EEV-uitstootnorm. In het motortestcertificaat dienen de emissietestgegevens te staan op basis waarvan kan worden afgeleid of de motor en de uitlaatgasbehandeling, en daarmee de Bus, voldoet. <i>De Euro-uitstootnorm in dit artikel geldt niet voor Zero emissie voertuigen.</i>
C.5.2	Een Bus is gedurende de Concessie niet ouder dan 12 jaar (gerekend vanaf datum eerste toelating / oorspronkelijk bouwjaar op deel 1 van het kentekenbewijs). <i>Deze eis geldt niet voor de inzet van de bestaande Phileas-bussen die in de huidige concessie worden ingezet. Deze mogen ook in de nieuwe Concessie worden ingezet gedurende de gehele Concessieperiode, mits de Inschrijver kan aantonen dat deze voldoende kwaliteit voor de Reiziger bieden. Indien de Inschrijver ervoor kiest de bestaande Phileas-Bussen in de nieuwe Concessie in te zetten, dient Inschrijver er middels een upgrade van deze Phileas-Bussen voor te zorgen dat deze</i>

Nr.	Omschrijving
	<i>Phileas-Bussen voldoen aan alle eisen van het Programma van Eisen (waaronder maar niet uitsluitend hetgeen in hoofdstuk C.6 is opgenomen) en voert tevens een algehele refurbishment van het interieur (waaronder maar niet uitsluitend vervanging van de stoelen/stoelbekleding) uit. Inzet van de Phileas-bussen is niet verplicht.</i>
C.5.3	Auto's voldoen aan ten minste de Euro 4 uitstootnorm (dat wil zeggen: Euro 4, Euro 5, Euro 6, dan wel een latere/strengere Euro-norm). De bewijslast voor het voldoen aan ten minste de Euro 4 uitstootnorm ligt bij de Concessiehouder. De Concessiehouder dient, indien de Provincie dit op enig moment verzoekt, via een kopie van het kentekenbewijs aan te tonen dat de Auto voldoet aan ten minste de Euro 4 uitstootnorm. <i>De Euro-uitstootnorm in dit artikel geldt niet voor Zero emissie voertuigen.</i>
C.5.4	Een Auto is gedurende de Concessie niet ouder dan 10 jaar en 2 maanden (gerekend vanaf datum eerste toelating / oorspronkelijk bouwjaar op deel 1 van het kentekenbewijs).

Realisatiepad zero emissie 2025

De Provincie wil dat gedurende de looptijd van de Concessie grote stappen worden gezet in de transitie naar zero emissie, met als wens om op 1 januari 2025 de transitie naar zero emissie volledig gerealiseerd te hebben en vanaf uiterlijk 1 januari 2025 alleen nog maar Zero emissie voertuigen worden ingezet in de Concessie. In het kader van risicobeheersing heeft een stapsgewijze transitie in plaats van een big bang de sterke voorkeur. De Provincie vraagt daarom aan de Inschrijver om een beschrijving te maken van het voorziene Realisatiepad naar zero emissie, dat zowel kwalitatief als kwantitatief beoordeeld wordt.

Nr.	Omschrijving
C.5.5	Inschrijver levert als onderdeel van de Quality Contest Materieel en Zero Emissie (zie artikel C.1.3) een Realisatiepad zero emissie 2025 aan, waarin hij uiteenzet op welke wijze de transitie naar zero emissie vormgegeven kan gaan worden en op welke wijze de Inschrijver daar als Concessiehouder aan zal meewerken (met inachtneming van de eisen die in het Programma van Eisen worden gesteld). Zero emissie beperkt zich niet tot elektrisch vervoer, er zijn ook andere technieken en ontwikkelingen die bij kunnen dragen aan de transitie naar zero emissie. Het Realisatiepad zero emissie 2025 wordt zowel kwalitatief (zie artikel C.5.6) als kwantitatief (zie artikel C.5.7) beoordeeld. <i>Zie ook de overnameregeling voor Zero emissie voertuigen en de bijbehorende tank-/laadinfrastructuur in artikel C.5.25.</i>
C.5.6	Kwalitatieve beoordeling De Inschrijver dient in het Realisatiepad zero emissie 2025 te beschrijven welke deskundigheid hij op dit vlak heeft, welke kansen hij ziet in de Concessieperiode, wat zijn eigen taak en rol en de taak en rol van anderen is, welke concrete resultaten hij zal bereiken in de Concessieperiode. In het kader van risicobeheersing heeft een stapsgewijze transitie in plaats van een big bang de sterke voorkeur. Belangrijk hierbij is ook de financiële (gebaseerd op TCO – total costs of ownership), technische en inhoudelijke haalbaarheid. Het is aan de Inschrijver om hier een zo concreet mogelijk aanbod op te doen als onderdeel van het Realisatiepad zero emissie 2025 en de haalbaarheid van het geschetste Realisatiepad te onderbouwen.
C.5.7	Kwantitatieve beoordeling

Nr.	Omschrijving
	Het is gewenst dat uiterlijk 1 januari 2025 de transitie naar zero emissie volledig gerealiseerd is en er vanaf uiterlijk 1 januari 2025 alleen nog maar Zero emissie voertuigen worden ingezet in de Concessie. De Inschrijver dient aan te geven hoeveel Zero emissie Bussen en Zero emissie Auto's hij vanaf wanneer inzet in de Concessie. Een stapsgewijze transitie naar zero emissie, waarbij vanaf de start van de Concessie tot aan 1 januari 2025 geleidelijk meer Zero emissie voertuigen instromen geniet hierbij de voorkeur.
C.5.8	Alle in het Programma van Eisen opgenomen eisen ten aanzien van Bussen en Auto's gelden ook voor de Zero emissie voertuigen die worden ingezet, tenzij expliciet andere is vermeld.
C.5.9	De Concessiehouder is zelf verantwoordelijk voor de aanschaf, aanleg en onderhoud van alle infrastructuur die nodig is voor de inzet van alle aangeboden Zero emissie voertuigen. Dit behelst ook het maken van afspraken met derden over de aanleg van infrastructuur. Het verkrijgen van vergunningen is een verantwoordelijkheid van de Concessiehouder. De Provincie kan niet garanderen dat de benodigde vergunningen worden verstrekt en de Provincie draagt ook niet deze verantwoordelijkheid. Wel zal de Provincie de Concessiehouder zoveel mogelijk faciliteren bij die aspecten waar vergunningen e.d. noodzakelijk zijn voor technische installaties/bouwwerken/gebouwen ten dienste van de inzet van Zero emissie voertuigen (inspanningsverplichting Provincie).
C.5.10	Indien de Concessiehouder gebruik maakt van elektriciteit voor het laden van de voertuigen dient (aantoonbaar) uitsluitend Groene stroom te worden gebruikt.
C.5.11	Er geldt een overnameregeling voor Zero emissie voertuigen en de bijbehorende tank-/laadinfrastructuur die nodig is voor de inzet van Zero emissie voertuigen (zie artikel C.5.25).

Pilots Zero emissie Bussen Helmond en Eindhoven

Op dit moment wordt pilots voorbereid met in totaal vijf Zero emissie Bussen in Helmond en Eindhoven, waaronder twee waterstofbussen. Het moment waarop de Zero emissie Bussen gaan rijden is nog niet bekend. De Concessiehouder dient deze Zero emissie Bussen in de nieuwe Concessie in te zetten (in ieder geval voor de duur van de pilotperiode, en zo mogelijk langer), ook indien deze Zero emissie Bussen gedurende de huidige concessie reeds ingezet gaan worden.

Nr.	Omschrijving
C.5.12	De Concessiehouder dient de vijf Zero emissie Bussen uit de pilots in Helmond en Eindhoven te exploiteren in de reguliere dienstregeling in ieder geval voor de duur van de pilotperiode (en zo mogelijk langer). Dit geldt ook indien deze vijf Zero emissie Bussen reeds voor de start van de Concessie in exploitatie worden genomen in de huidige concessie. De inzet in de nieuwe Concessie hoeft niet noodzakelijkerwijs op dezelfde lijnen als in de huidige concessie te zijn.
C.5.13	Aangezien de voornoemde vijf Zero emissie Bussen nog niet zijn gebouwd, is niet bekend of deze Zero emissie Bussen voldoen aan alle eisen zoals gesteld in het Programma van Eisen. Mocht dat niet het geval zijn, wordt door de Provincie aan Concessiehouder ontheffing verleend op die punten waar de Zero emissie Bussen niet voldoen aan het Programma van Eisen.
C.5.14	Uitgangspunt voor de inzet van de Zero emissie Bussen uit de pilots is dat de inzet in de nieuwe Concessie minimaal TCO-neutraal is ten opzichte van nieuwe Euro VI-Bussen. Is dit niet het geval dan wordt Concessiehouder voor de meerkosten gecompenseerd. Indien er sprake is van minderkosten bij de (eventuele) inzet van de Zero emissie Bussen uit de pilots valt dit voordeel toe aan de Concessiehouder.

Nr.	Omschrijving
C.5.15	De precieze afspraken over de inzet van de Zero emissie Bussen uit de pilots worden gedurende de implementatieperiode met de Concessiehouder gemaakt. Dit betreft in ieder geval financiële afspraken (zie artikel C.5.14) en inhoudelijke afspraken over locatie van de inzet, duur van de inzet (pilotperiode danwel langer) en eventuele afwijkingen van eisen uit het Programma van Eisen (zie artikel C.5.13). De afspraken worden in redelijkheid, billijkheid en transparantie gemaakt. Alle partijen, waaronder ook de Concessiehouder, werken hierbij met een open boek-calcuatie.
C.5.16	De Provincie behoudt zich het recht voor om af te wijken van artikel C.5.12 en de inzet van (een deel van) de Zero emissie Bussen uit de pilots door de Concessiehouder niet verplicht te stellen (bijvoorbeeld als de meerkosten ten opzichte van Euro VI Bussen te hoog worden geacht door de Provincie of omdat de Provincie van mening is dat de beschikbaarheid / inzetbaarheid van (een deel van) de Zero emissie Bussen uit de pilot de dienstuitvoering te zeer in negatieve zin beïnvloedt).

Innovatieregeling zero emissie

De ontwikkelingen ten aanzien van zero emissie gaan snel. De Provincie verwacht nadrukkelijk dat de Concessiehouder op deze ontwikkelingen inspeelt, en stimuleert hem hiertoe voor een Realisatiepad zero emissie 2025 uit te vragen (zie artikel C.5.5 tot en met C.5.11). Omdat niet alle ontwikkelingen ten aanzien van zero emissie op het moment van aanbesteding te voorzien zijn, wil de Provincie dat de Concessiehouder vanaf het moment van gunning van de Concessie volledige medewerking verleent aan de uitvoering van pilots en/of innovaties op het gebied van zero emissie binnen de Concessie, voor zover deze niet al onderdeel zijn van de Inschrijving van de Concessiehouder (als onderdeel van het aangeboden Realisatiepad zero emissie 2025). Een van de mogelijke nieuwe ontwikkelingen is de commercialisatiestrategie voor waterstofbussen van de Fuel Cell Hydrogen Joint Undertaking (FHCJU), een samenwerkingsverband van de Europese commissie, het bedrijfsleven en kennisinstituten. Het Ministerie van I&M stuurt in dat kader en mede in het kader van de uitvoering van de 'Brandstofvisie met lef' aan op een landelijke samenwerking om te komen tot één inkoop van ca. 100 waterstofbussen die in diverse regio's in Nederland ingezet gaan worden. Het Ministerie van I&M denkt daarbij in eerste instantie aan die regio's die in 2014 een subsidie hebben ontvangen voor waterstofbussen. Zuidoost Brabant is in beeld als één van die regio's om een pilot met twee bussen op te schalen naar een inzet met nog eens 20 waterstofbussen. Een beschrijving van de ambities van de Provincie en de inspanningen die de Provincie de afgelopen tijd heeft verricht in het kader van zero emissie alsmede nadere informatie over de mogelijke commercialisatiestrategie voor waterstofbussen, is opgenomen in Bijlage D.8. Vanaf de gunning ondersteunt de Concessiehouder de Provincie in het verder vormgeven en uitwerken van die ambities en inspanningen.

Nr.	Omschrijving
C.5.17	De ontwikkelingsfunctie ligt, ook voor de transitie naar zero emissie, primair bij de Concessiehouder, die hierbij samenwerkt met de Provincie, gemeenten en anderen in Ontwikkelteams (zie hoofdstuk C.1). De transitie naar zero emissie is een ontwikkeltraject waarin naar verwachting diverse partijen samen op moeten trekken. De transitie naar zero emissie zal een prominente rol krijgen in het strategisch en tactisch Ontwikkelteam.
C.5.18	Concessiehouder verstrekt volledige medewerking aan het doorvoeren van innovaties en/of pilots op het gebied van zero emissie openbaar vervoer dan wel een grootscheepse transitie naar zero emissie binnen de Concessie (voor zover niet al onderdeel van de Inschrijving van de Concessiehouder). Dit omvat tevens medewerking aan de mogelijke commercialisatiestrategie voor waterstofbussen (zie bijlage D.8).

Nr.	Omschrijving
C.5.19	De volledige medewerking aan eventuele pilots op het gebied van zero emissie dient direct na gunning (derhalve reeds tijdens de implementatiefase) te starten.
C.5.20	Per innovatie / pilot wordt een door alle betrokken partijen gedragen projectplan opgesteld en worden specifieke financiële afspraken gemaakt, voor zover het niet al onderdeel is van de Inschrijving van de Concessiehouder (als onderdeel van het aangeboden Realisatiepad zero emissie 2025).
	Het streven hierbij is te allen tijde een voor de Concessiehouder budgettair neutrale business case (dit geldt ook voor de mogelijke commercialisatiestrategie voor waterstofbussen). Uitgangspunt bij het maken van financiële afspraken per innovatie / pilot is dat de Provincie en de Concessiehouder deze afspraken in redelijkheid, billijkheid en transparantie maken. Alle partijen, waaronder ook de Concessiehouder, werken hierbij met een open boek-calcuatie.
	<i>Nota bene: datgene wat de Concessiehouder als onderdeel van zijn Inschrijving heeft aangeboden op het gebied van zero emissie (als onderdeel van het aangeboden Realisatiepad zero emissie 2025) is geheel voor rekening en risico van de Concessiehouder. Over deze zaken worden geen nadere financiële afspraken gemaakt.</i>
C.5.21	Bij de vervanging van bestaande voertuigen door Zero emissie voertuigen in het kader van voornoemde innovatieregeling geldt annuïtaire afschrijving van de bestaande voertuigen als uitgangspunt, tenzij de Concessiehouder kan aantonen en onderbouwen dat door deze wijze van afschrijving de Concessiehouder financieel benadeeld wordt. In dat geval is het toepassen van een andere afschrijvingsmethodiek van bestaande voertuigen mogelijk. Dergelijke afspraken worden gemaakt in het in artikel C.5.20 genoemde door alle betrokken partijen gedragen projectplan (incl. specifieke financiële afspraken).
C.5.22	Concessiehouder stelt ten behoeve van regulier overleg met de Provincie en/of derden (te bepalen door de Provincie) en diverse daaruit volgende werkzaamheden op het gebied van zero emissie/innovatie personeel op ten minste HBO/academisch niveau beschikbaar met expertise en ervaring op gebied van (de transitie naar) zero emissie busvervoer (deze persoon maakt geen onderdeel uit van de in artikel C.1.9 genoemde 2 fte). Alle kosten voor deze inzet (waaronder naast loonkosten mede begrepen reiskosten en onkosten) komen voor rekening van Concessiehouder. Voornoemde persoon/personen treedt/treden te allen tijde proactief op en werkt/werken goed samen om te komen tot innovatie/transitie naar zero emissie.
C.5.23	De Concessiehouder stelt voornoemde personele inzet (zoals verwoord in artikel C.5.22) direct na gunning van de Concessie (i.e. direct nadat de Concessiebeschikking aan de Concessiehouder is bekend gemaakt) ter beschikking.
C.5.24	Op verzoek van de Provincie verstrekt Concessiehouder aan de Provincie kosteloos en zonder restricties (een afschrift van) alle informatie die Concessiehouder in dit verband verzamelt/opstelt. Deze informatie omvat onder andere relevante gegevens ten behoeve van een TCO-model (Total Costs of Ownership) of anderszins.

Overnameregeling Zero Emissie Voertuigen en infrastructuur

Om kapitaalvernietiging aan het einde van de looptijd van de Concessie te voorkomen wordt voor Zero emissie voertuigen en de bijbehorende tank-/laadinfrastructuur een overnameregeling opgenomen in het Bestek.

Nr.	Omschrijving
C.5.25	Er geldt een overnameregeling voor Zero emissie voertuigen en de bijbehorende tank-/laadinfrastructuur die de Concessiehouder in zijn Inschrijving aanbiedt danwel die op basis van de innovatieregeling gedurende de Concessie instromen. Uitgangspunten voor de overnameregeling zijn als volgt: • Afschrijvingstermijn Zero emissie Bussen bedraagt 12 jaren. • Afschrijvingstermijn Zero emissie Auto's bedraagt 10 jaren. • Afschrijvingstermijn tank-/laadinfrastructuur bedraagt 12 jaren. • Afschrijving vindt plaats in gelijke termijn en komt uiteindelijk uit op EUR 0,00. • Staat van onderhoud, toekomstig onderhoud en (technische) gebreken worden verdisconteerd. • Opvolgend concessiehouder dient in een zoveel mogelijk gelijke positie ten aanzien van het gebruik van de productiemiddelen komen te staan, zonder substantiële wijziging in de voorwaarden van dat gebruik. • Voor Zero emissie voertuigen (en eventueel de bijbehorende tank-/laadinfrastructuur) die eventueel instromen in de laatste twee jaren van de Concessie (2025 en 2026) is expliciet toestemming nodig van de Provincie alvorens op deze Zero emissie voertuigen (en eventueel de bijbehorende tank-/laadinfrastructuur) de overnameregeling van toepassing is. De overnameregeling wordt uitgewerkt in een bijlage bij het Bestek.

C6 Materieel: Kwaliteit voor de reiziger

In dit hoofdstuk worden eisen gesteld aan de kwaliteit van het Materieel dat wordt ingezet bij de uitvoering van het Openbaar Vervoer. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het beschikbaar hebben en houden van voldoende Materieel om de Concessie naar behoren, en conform de eisen van het Programma van Eisen, uit te voeren.

De eisen in dit hoofdstuk gelden voor al het Materieel dat wordt ingezet bij de uitvoering van de Concessie, tenzij expliciet anders is vermeld.

Vervoerplicht

Nr	Omschrijving
C.6.1	De Concessiehouder zorgt gedurende de gehele Concessie voor voldoende Materieel om te voldoen aan zijn vervoerplicht. <i>Zie ook de eisen met betrekking tot Capaciteit in het hoofdstuk over Exploitatie en Uitvoeringskwaliteit (hoofdstuk C.4).</i>
C.6.2	De Concessiehouder heeft altijd tenminste zoveel Capaciteit beschikbaar als hij heeft aangeboden ten aanzien van het Gunningscriterium Vervoercapaciteit (zie artikel C.4.20). Afwijking hiervan is alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van de Provincie.
C.6.3	De Concessiehouder stelt voldoende Buurtbussen beschikbaar aan de Buurtbusorganisaties om de Dienstregeling te kunnen uitvoeren. Bij technische mankementen stelt de Concessiehouder binnen een uur een vervangende Buurtbus beschikbaar.

Beschrijving Uitstraling en Comfort Materieel

Nr	Omschrijving
C.6.4	De Inschrijver levert in als onderdeel van de Quality Contest Materieel en Zero emissie (zie artikel C.1.3) een Beschrijving Uitstraling en Comfort Materieel aan. Hierin beschrijft de Inschrijver welk Materieel hij inzet vanaf de start van de Concessie en welke Uitstraling en Comfort hiermee aan de Reiziger wordt geboden. De Inschrijver gaat hierbij in op de uitstraling van het Materieel (buiten en binnen, inclusief verlichting in het Materieel), zitcomfort en rijcomfort (incl. geluid). Het bieden van meer comfort (met name op de Volans-lijnen, VolansPlus-lijnen en lijnen met gemiddeld langere reistijden) leidt tot een hogere beoordeling op de beoordelingscriteria (dit wordt nader uitgewerkt in het Bestek).
C.6.5	Bij de start van de Concessie zet de Concessiehouder alleen Materieel in dat hij heeft opgenomen in zijn Beschrijving Uitstraling en Comfort Materieel (of gelijkwaardig: zie artikel C.6.4). Deze eis geldt niet voor Materieel dat louter wordt ingezet op Versterkingsritten.
C.6.6	Het is toegestaan om bij aanvang van de Concessie andere Bussen en/of Auto's in te zetten dan opgenomen in de Inschrijving indien de Concessiehouder naar oordeel van de Provincie afdoende kan aantonen dat deze andere Bussen en/of Auto's ten minste gelijkwaardig zijn aan hetgeen is aangeboden in de Inschrijving. Hiervoor gelden de voorwaarden en de procedure zoals beschreven in artikel C.6.7.
C.6.7	Het is de Concessiehouder toegestaan om gedurende de looptijd van de Concessie Materieel te vervangen door ander Materieel (nieuw dan wel bestaand). In dat geval gelden de volgende eisen: De vervangende Bus of Auto is ten minste van gelijkwaardige kwaliteit als de Bus of Auto die hij vervangt, dit ter beoordeling door de Provincie. Louter voldoen aan de eisen in het Bestek ten aanzien van Bussen en Auto's is niet voldoende, de vervangende Bussen en/of Auto's moeten ook gelijkwaardig zijn aan de kwaliteit van de Bussen en/of Auto's die Inschrijver

Nr	Omschrijving
	heeft aangeboden in zijn Inschrijving. • Een vervangende Bus of Auto is niet ouder dan de Bus of Auto die wordt vervangen (conform datum eerste toelating / oorspronkelijk bouwjaar op deel 1 van het kentekenbewijs). • De vervangende Bus of Auto is bij voorkeur een Zero emissie voertuig, maar voldoet ten minste aan dezelfde emissienorm als de Bus of Auto die hij vervangt. • Vervanging van Bussen en/of Auto's is slechts toegestaan na voorafgaande instemming van de Provincie. • Indien de Concessiehouder Bussen en/of Auto's wil vervangen, meldt hij dit vooraf aan de Provincie, onder opgave van de eventuele verschillen tussen uitstromende (te vervangen) en instromende (vervangende) Bussen en/of Auto's. • De Provincie bericht de Concessiehouder binnen 4 weken na ontvangst van voornoemde melding of zij instemt met vervanging. De Provincie zal haar instemming slechts weigeren indien de Concessiehouder - naar het oordeel van de Provincie - onvoldoende heeft aangetoond dat de vervangende Bussen en/of Auto's van minimaal gelijkwaardige kwaliteit zijn als de Bussen en/of Auto's die worden vervangen. Indien de Provincie niet instemt met vervanging zal de Provincie dit motiveren. • De Concessiehouder is te allen tijde gehouden aan de aantallen Zero emissie-voertuigen die hij heeft aangeboden als onderdeel van het Realisatiepad Zero emissie 2025, evenals aan de daarin beschreven instroomdatum. Bovengenoemde procedure kan in geen geval leiden tot instroom van minder voertuigen en / of tot latere instroom.
C.6.8	Wens Wervende Uitstraling stedelijk HOV De Provincie heeft de wens dat op de Verbindingen van het stedelijke HOV (de Verbindingen in bijlage D.5 zijn aangeduid met de werktitel VolansPlus) voertuigen (Bussen) ingezet worden met een extra wervende uitstraling, die een 'icoon' voor het Openbaar Vervoer in de regio zijn en bijdragen aan reizigersgroei en een positief imago van het OV. Als onderdeel van de Quality Contest Materieel en Zero Emissie (zie artikel C.1.3) beschrijft de Inschrijver daarom hoe aan deze wens gehoor wordt gegeven. Daarbij geeft hij duidelijk aan op welke punten de Bussen die hij aanbiedt zich onderscheiden van reguliere Bussen. De mate waarin de Inschrijver deze wens uitvoert en daarmee overtuigt dat dit positieve effecten heeft op reizigersaantallen en het imago van het OV wordt meegewogen bij de gunningscriteria. <i>Nota bene: Inzet van de bestaande Phileas-Bussen is toegestaan (maar niet verplicht) in de nieuwe Concessie. Het is aan de Inschrijver om af te wegen en in zijn Inschrijving te onderbouwen of inzet van deze bestaande Phileas-Bussen (voorzien van een upgrade, zie artikel C.5.2) past bij bovengenoemde doelstelling.</i>
C.6.9	Op de VolansPlus-lijnen (zoals gedefinieerd in bijlage D.5) worden alleen gelede Bussen ingezet.

Leeswijzer bij de eisen aan het Materieel

Tenzij expliciet anders is vermeld gelden de in dit hoofdstuk opgenomen eisen voor al het Materieel; dat wil zeggen voor zowel Bussen als Auto's. Het begrip Auto's omvat tevens Buurtbussen, tenzij expliciet anders is vermeld. Ten aanzien van Materieel dat louter wordt ingezet op Versterkingsritten en Scholierenlijnen gelden slechts de eisen, die in artikel C.6.58 en C.6.59 expliciet zijn benoemd.

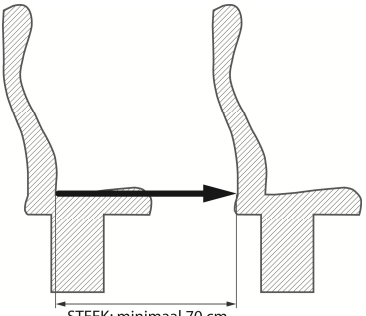
Waar hieronder de begrippen (het) Materieel, (de) Bussen of (de) Auto's worden gehanteerd, is steeds bedoeld: *al* het Materieel, *alle* Bussen of *alle* Auto's (die worden ingezet ten behoeve van het vervoer van Reizigers binnen de Concessie), tenzij expliciet anders is vermeld.

Alle eisen gelden voor de gehele Concessieperiode, tenzij expliciet anders is vermeld.

Nota bene: de eisen in dit hoofdstuk gelden niet voor de Optie Maatwerk Helmond. (zie artikel C.3.2). Bij het aanbod voor deze Optie beschrijft de Inschrijver welk Materieel wordt ingezet en welke kwaliteit daarmee aan de Reiziger wordt geboden.

Comfort en netheid voor de Reiziger in het Materieel

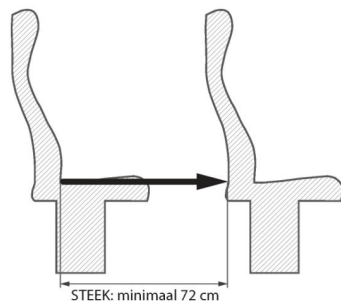
Reizigers willen reizen met comfortabel en schoon Materieel dat goed wordt onderhouden. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het onderhoud van het Materieel en zorgt ervoor dat het Materieel bij aanvang van de eerste Rit van de dag schoon is van binnen en van buiten en vrij is van schades.

Nr	omschrijving
C.6.10	Het bij de uitvoering van de Concessie in te zetten Materieel biedt de Reizigers in ieder geval een goed zitcomfort, aangenaam verblijfsklimaat, en goed uitzicht; het Materieel heeft een gebruiksvriendelijke indeling, en een eenvoudig te reinigen en te repareren interieur.
C.6.11	Het door de Concessiehouder in te zetten Materieel is in ieder geval voorzien van: • Goede vering; • Comfortabele stoelen met bekleding; • Prettige en sociaal veilige verlichting; • Geluidsarme motoren; • Trillingsdempende banden; • Goede verlichting; • Voldoende bagageruimte; • Voldoende prullenbakken; • Een goed uitgeruste EHBO-does; • Een goedgekeurde brandblusser. Door de Concessiehouder in te zetten Bussen zijn daarnaast voorzien van: • Stopknoppen die vanaf iedere zit- en staanplaats binnen handbereik zijn; • Goed zichtbare sta-stangen, ook voor reizigers met een beperkt gezichtsvermogen.
C.6.12	De stoelbreedte, steek, hoogte en knieruimte van alle Zitplaatsen dient dusdanig te worden uitgevoerd dat voldoende comfort aan de Reizigers geboden wordt. Bij een volledige bezetting dienen alle zittende Reizigers over voldoende zit- en beenruimte te kunnen beschikken. Voor Verbindingen stadsdiensten Eindhoven en Helmond (zoals gedefinieerd in bijlage D.5) geldt: • ten minste 80% van de Zitplaatsen in een Bus/Auto heeft een steek van 70 centimeter bij coachopstelling danwel 125 cm bij vis-a-vis opstelling, gemeten vanaf hoek zitting / leuning tot hoek zitting / leuning; zie onderstaande afbeelding (voor coachopstelling). 

Nr	omschrijving
----	--------------

Voor Volans-lijnen, VolansPlus-lijnen (zoals gedefinieerd in Bijlage D.5). en Verbindingen streekvervoer (zoals gedefinieerd in bijlage D.5) geldt:

- ten minste 80% van de Zitplaatsen in een Bus/Auto heeft een steek van 72 centimeter bij coach-opstelling danwel 130 cm bij vis-a-vis opstelling, gemeten vanaf hoek zitting / leuning tot hoek zitting / leuning: zie onderstaande afbeelding (voor coachopstelling).



De Inschrijver dient dit in zijn Beschrijving Uitstraling en Comfort Materieel (zie artikel C.6.4) aan te tonen door het laten zien van een getrouwe zitplaatsopstelling qua meubel, zittingen, steek etc. Een hogere kwaliteit (meer beenruimte) wordt hoger gewaardeerd.

C.6.13 Ten aanzien van verwarming en ventilatie in Bussen geldt:

- Bussen die worden ingezet op Streekvervoer en Volans-lijnen (zoals gedefinieerd in bijlage D.5) zijn ten behoeve van een effectieve klimaatbeheersing, ventilatie en verwarming voorzien van een goed functionerende airconditioning voor het passagiersgedeelte, waarmee de temperatuur in de Bus/Auto onder alle omstandigheden aangenaam is voor de Reizigers en alle delen van de Bus/Auto goed geventileerd zijn. Topcooling is niet toegestaan ter invulling van deze eis;
- Overige Bussen zijn voorzien van een klimaatbeheersingssysteem, waarmee de temperatuur in de Bus onder alle omstandigheden aangenaam is voor de Reizigers en alle delen van de Bus goed geventileerd zijn.

C.6.14 Iedere Bus is voorzien van een goed functionerend, voor Reizigers gratis te gebruiken wifi-netwerk met internettoegang met voldoende snelheid voor normaal internetgebruik door de Reizigers. Op elke Zitplaats dient een voldoende sterke wifi-verbinding aanwezig te zijn.

C.6.15 In het Materieel zijn de huisregels door middel van pictogrammen goed zichtbaar weergegeven bij in ieder geval de voorste instapdeur. De huisregels bevatten in ieder geval een rookverbod en een verbod op muziek die hoorbaar is voor anderen. Het personeel van de Concessiehouder ziet toe op naleving van de huisregels en houdt zich zelf ook aan deze huisregels. Dat betekent onder andere dat er door personeel van de Concessiehouder niet gerookt wordt en geen muziek afgespeeld wordt in het Materieel.

C.6.16 De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Materieel voor aanvang van de eerste Rit van de dag schoon, heel en vrij van aanstootgevende graffiti is. Dit geldt zowel voor het interieur als het exterieur. Ook dient het Materieel vrij te zijn van schades die afbreuk doen aan de veiligheid en uitstraling van het Openbaar Vervoer (zults ter beoordeling van de Provincie).

C.6.17 De Concessiehouder is verplicht het Materieel aan de binnen- en buitenzijde zodanig schoon te houden dat de Reizigers in de KpVV Klantenbarometer (of een opvolger daarvan) minimaal het cijfer 7,5 voor het onderdeel "netheid" geven. Bij een slechtere waardering ontwikkelt de Concessiehouder een verbeterplan, gericht op verbetering van dit cijfer. Dit verbeterplan omvat concrete acties die binnen een jaar na publicatie van de Klantenbarometer uitgevoerd worden.

Nr	omschrijving
C.6.18	Het Materieel produceert op een vlakke en goed onderhouden rijbaan geen bijzondere en hinderlijke trillingen. Evenmin produceert het Materieel een hinderlijk motor- of voortbewegingsgeluid.

Comfort voor de chauffeur in het Materieel

De chauffeur is het grootste deel van de tijd onderweg. Het is belangrijk dat zijn werkplek in het Materieel comfortabel is, zodat hij zijn werk zo goed mogelijk kan uitvoeren. Daarom stelt de Provincie eisen aan de werkplek van de chauffeur.

nr	Omschrijving
C.6.19	De werkplek van de chauffeur is comfortabel en voldoet aan de wettelijke eisen en normen.
C.6.20	De Concessiehouder stemt de inrichting van de werkplek af met (vertegenwoordigers van) de chauffeurs. Afstemming met (vertegenwoordigers van) de chauffeurs gebeurt zo spoedig mogelijk na gunning van de Concessie en ruim voor het definitief bestellen van Bussen en Auto's. De chauffeurscabine voldoet conform de CAO (zoveel mogelijk) NEN 5526, de VDV 234 of de ISO 16121.
	Nota bene: Bovenstaande eisen gelden ook voor Materieel dat door eventuele onderopdrachtnemers wordt ingezet, waarbij afstemming met (vertegenwoordigers van) chauffeurs van eventuele onderopdrachtnemers de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder is.
C.6.21	De chauffeursstoel is een ergonomisch verantwoorde en comfortabel verende stoel, die voldoet aan de geldende Arbonormen, die instelbaar is in hoogte zitting en stand rugleuning.
C.6.22	De werkplek van de chauffeur in het Materieel is ten behoeve van een effectieve klimaatbeheersing, ventilatie en verwarming voorzien van een goed functionerende airconditioning, waarmee de temperatuur onder alle omstandigheden aangenaam is voor de chauffeur en alle delen van de cabine goed geventileerd zijn.

Huisstijl Materieel

nr	Omschrijving
C.6.23	De Concessiehouder past de provinciale huisstijl toe op het Materieel. De provinciale huisstijl is vastgelegd in bijlage D.9. De provinciale huisstijl bevat een aparte huisstijl voor de Volans-lijnen. Op de lijnen die in bijlage D.5 als Volans-lijn zijn aangemerkt mag alleen Materieel met de betreffende huisstijl worden ingezet. Materieel met de Volans-huisstijl mag incidenteel op andere Verbindingen worden ingezet.
C.6.24	Op de HOV-lijnen in het stedelijk gebied van Eindhoven, aangeduid met de werktitel VolansPlus , mag de Inschrijver zelf een merknaam en huisstijl bepalen die past bij de door hem aangeboden voertuigen met wervende uitstraling (zie artikel C.6.8), voortbouwend op de uitstraling en huisstijl van Volans zoals gespecificeerd in bijlage D.9. De kleur rood zoals gespecificeerd in die bijlage dient in ieder geval terug te komen in deze huisstijl.
C.6.25	Het is de Concessiehouder toegestaan voorstellen te doen om variaties aan te brengen in de huisstijl om zodoende bijvoorbeeld specifieke Verbindingen te promoten (als onderdeel van lijnmarketing). Deze voorstellen worden besproken in het tactisch Ontwikkelteam.

nr	Omschrijving
C.6.26	Het Materieel is op de achterzijde voorzien van het logo van de Provincie en van Merk Brabant (zie huisstijlhandboek, bijlage D.9). Op de zijkanten en de achterzijde van het Materieel staat het logo van de Concessiehouder. Op de achterzijde van het Materieel staat de contactinformatie (telefoonnummer plus beltarif en website) van 9292 vermeld voor reisinformatie (dan wel een door de Provincie daaraan gelijk te stellen algemeen landelijk reisinformatienummer en website). Op de achterzijde is tevens de contactinformatie (website en telefoonnummer) van de klantenservice van de Concessiehouder vermeld.

Reclame op Bussen, Buurtbussen en Auto's

nr	Omschrijving
C.6.27	Het is de Concessiehouder toegestaan reclame te voeren in en op het Materieel (met uitzondering van Buurtbussen en Volans- en Volans-Plus-lijnen) (voor reclame op Buurtbussen: zie artikel C.6.30), mits dit gebeurt binnen de bepalingen die in bijlage D.9 zijn opgenomen en binnen de regels van het betamelijke. De Provincie zal hierop toezien. Als de Provincie oordeelt dat reclame-uitingen de regels van het betamelijke overschrijden, dan verwijdt de Concessiehouder de reclame onverwijld en voor eigen rekening. De opbrengsten van reclame komen toe aan de Concessiehouder.
C.6.28	Reclame is niet toegestaan op ruiten, de voor- en achterzijde van het Materieel, de panelen met lijn- en routeinformatie en bedieningselementen.
C.6.29	De Provincie is gerechtigd om op 25% van het Materieel dat van reclame voorzien mag worden (dat wil zeggen: al het Materieel met uitzondering van Buurtbussen en Volans- en VolansPlus-lijnen), op door de Provincie aan te wijzen Lijnen, reclame te (laten) plaatsen voor niet-commerciële of ideële doeleinden, zonder dat hiervoor aan de Concessiehouder enige vergoeding behoeft te worden betaald. Concessiehouder kan derhalve ook eventuele gedeelde inkomsten niet bij de Provincie in rekening brengen. De kosten voor het ontwerp, aanbrengen en verwijderen van dergelijke reclame zijn voor rekening van de Provincie.
C.6.30	Het is de Buurtbusorganisatie toegestaan reclame te voeren op de Buurtbus, mits deze voldoet aan de regels van het betamelijke en aan de bepalingen die in het huisstijlhandboek zijn opgenomen (zie bijlage D.9). De kosten die hiermee zijn gemoeid en de inkomsten die hieruit voortvloeien zijn volledig voor rekening van/komen volledig toe aan de betreffende Buurtbusorganisatie.

Toegankelijkheidseisen Bussen

De Provincie wil dat het Openbaar Vervoer goed toegankelijk is. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van de Bussen. De Concessiehouder werkt samen met Provincie, gemeenten, ROB en wegbeheerders bij het toegankelijker maken van het Openbaar Vervoer als geheel.

De eisen ten aanzien van de toegankelijkheid van Auto's en Buurtbussen worden hieronder afzonderlijk vermeld.

nr	Omschrijving
C.6.31	De Bussen voldoen aan de volgende eisen van toegankelijkheid: • De eisen op basis van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte en het bijbehorende Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. • De eisen inzake de inrichting en toegankelijkheid van Bussen van CROW-publicatie 219c.

nr	Omschrijving
C.6.32	De Bussen zijn voorzien van oprijplaten voor rolstoelen. Deze mogen zowel handmatig als elektrisch bediend worden.
C.6.33	Niet-gelede Bussen die worden ingezet op Stadsvervoer Eindhoven zijn Lagevloer Bussen en kennen tenminste drie deurpartijen (voor, midden, achter).
C.6.34	Niet-gelede Bussen die worden ingezet op Volans (*), Streekvervoer en het Stadsvervoer Helmond zijn Low-entry Bussen of Lagevloer Bussen. (*) <i>Niet VolansPlus: daar zijn gelede Bussen verplicht. Zie C.6.9.</i>
C.6.35	Gelede Bussen zijn ofwel Low-entry Bussen of Lagevloer Bussen. Deze Bussen kennen tenminste drie deurpartijen (voor, midden, achter) en een vlakke vloer tot tenminste de achterste deurpartij.
C.6.36	Bussen dienen ten minste te voldoen aan de Europese wet- en regelgeving omtrent de afmetingen van het balkon. Het is niet verplicht reizigers met een scootmobiel te vervoeren in Bus/Auto.
C.6.37	In de Bus is minimaal één zitplaats geschikt voor mindervalide reizigers. Deze zitplaats is aangegeven met een sticker en heeft een afwijkende kleur stoelbekleding.
C.6.38	De Bussen moeten, indien de instaphoogte hoger is dan 280 mm, zijn voorzien van een knielinstallatie die automatisch geactiveerd wordt bij het openen van één van de deuren danwel een knielinstallatie die geactiveerd kan worden door de chauffeur, waarbij de Bus bij voorkeur op alle assen knielt tot een niveau van 280 mm of lager boven het wegdek bij de voor- en achterdeuren.

Technische en aanvullende eisen Bussen

nr	Omschrijving
C.6.39	Bussen zijn uitgerust met een Exploitatiebeheerssysteem.
C.6.40	Gemeenten en Provincie werken met KAR en Vecom. Bussen zijn uitgerust met goed werkende apparatuur die deze systemen aansturen. Hier worden in het Bestek nadere technische eisen aan gesteld. Iedere Bus hoeft alleen uitgerust te zijn met die systemen die gebruikt worden op de Lijn(en) waar die Bus wordt ingezet.
C.6.41	In het kader van Beter Benutten zijn de Provincie en de gemeente Eindhoven voornemens om coöperatieve ITS systemen, ook in het busvervoer. De Concessiehouder moet meewerken aan de inbouw van deze systemen. De meerkosten daarvan zullen separaat vergoed worden.
C.6.42	De Concessiehouder dient te zorgen voor correcte aansturing van het reisinformatiesysteem op station Eindhoven (busstation Neckerspoel). In het Bestek zullen hier nadere eisen aan gesteld worden.
C.6.43	Vanuit het Exploitatiebeheerssysteem van de Bus levert de Concessiehouder - zonder daarvoor kosten in rekening te brengen - gegevens ten behoeve van reisinformatie aan de NDOV-loketten, GOVI en / of nader door de Provincie aan te wijzen andere organisaties. Hieraan worden in artikel C.9.9 nadere eisen gesteld.
C.6.44	Bussen hebben een communicatiesysteem aan boord waarmee met de CVL kan worden gecommuniceerd.
C.6.45	Bussen zijn voorzien van een dodehoekspiegel (en / of dodehoekcamera's en / of dodehoeksensoren met minimaal een vergelijkbare functionaliteit als een dodehoekspiegel).

nr	Omschrijving
C.6.46	Bussen zijn voorzien van vast ingebouwde apparatuur met betrekking tot de OV-chipkaart: zie artikel C.8.1 tot en met C.8.5.
C.6.47	Bussen zijn uitgerust met diverse voorzieningen voor (actuele) reisinformatie: zie artikel C.9.25 tot en met C.9.32.
C.6.48	Bussen zijn voorzien van camera's ten behoeve van de Sociale Veiligheid: zie artikel C.11.6.

Technische en aanvullende eisen Auto's en Buurtbussen

Buurtbuslijnen maken deel uit van de Concessie. Deze lijnen worden geëxploiteerd door Buurtbusorganisaties (meestal: verenigingen) en gereden door vrijwillige chauffeurs.

nr	Omschrijving
C.6.49	Buurtbussen zijn als zodanig herkenbaar door de aanduiding Buurtbus op voorzijde en zijkanten van de Buurtbus.
C.6.50	Het lijnnummer en de bestemmingsaanduiding zijn op -in ieder geval- de voorzijde van Auto's / Buurtbussen aangebracht met een matrixbord.
C.6.51	Auto's en Buurtbussen zijn voorzien van: • Een automatische transmissie; • All-weatherbanden, dan wel, afhankelijk van het seizoen, zomerbanden respectievelijk winterbanden; • Airconditioning. • Elektrische instapdeur, die zodanig functioneert dat bij openen en sluiten op haltes geen conflicten optreden met volgens de richtlijnen toegankelijk gemaakte halteperons; • Comfortabel verende chauffeursstoel; • Separatieruit achter de chauffeur; • Een communicatiesysteem waarmee met de centrale verkeersleiding kan worden gecommuniceerd. Voor Buurtbussen is dit een handsfree telefoon waarmee onder andere met de centrale verkeersleiding, de politie en met andere Buurtbussen kan worden gecommuniceerd; • Technische systemen ten behoeve van reizigersinformatie met GOVI en met DRIS; • KAR- en Vetag-apparatuur. Van deze eis mag worden afgeweken indien deze apparatuur niet noodzakelijk is op de route waar de betreffende Auto/Buurtbus wordt ingezet.
C.6.52	Auto's en Buurtbussen voldoen aan de volgende eisen van toegankelijkheid: • De eisen op basis van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte en het bijbehorende Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. • De eisen inzake de inrichting en toegankelijkheid van Bussen van CROW-publicatie 219b.
C.6.53	Auto's / Buurtbussen zijn voorzien van een lage instap met een vloerhoogte van maximaal 280 mm en zijn geschikt voor het vervoer van rolstoelgebruikers door een (handbediende of elektrische) rolstoelplank.
C.6.54	In Auto's / Buurtbussen zijn acht zitplaatsen waarvan minimaal één zitplaats voor mindervalide Reizigers, die is aangegeven met een sticker en die een afwijkende kleur stoelbekleding heeft.
C.6.55	Buurtbussen dienen ten minste te voldoen aan de Europese wet- en regelgeving omtrent de afmetingen van het balkon. Het is niet verplicht reizigers met een scootmobiel te vervoeren in Auto.
C.6.56	In een Auto / Buurtbus mogen wettelijk gezien nooit meer dan 8 passagiers vervoerd worden (excl.

nr	Omschrijving
	chauffeur). Het is toegestaan dat er bij het vervoer van een passagier in een rolstoel maximaal twee reguliere zitplaatsen tijdelijk vervallen cq niet worden gebruikt. Indien er geen passagier in een rolstoel wordt vervoerd dienen er 8 zitplaatsen beschikbaar te zijn voor passagiers.
C.6.57	Auto's / Buurtbussen zijn voorzien van vast ingebouwde in- en uitcheckapparatuur ten behoeve van de OV-chipkaart: zie artikel C.8.1 tot en met C.8.5.
C.6.58	Auto's (met uitzondering van Buurtbussen) zijn uitgerust met diverse voorzieningen voor (actuele) reisinformatie: zie artikel C.9.25 tot en met C.9.32.
C.6.59	Auto's (met uitzondering van Buurtbussen) zijn voorzien van camera's ten behoeve van de Sociale Veiligheid: zie artikel C.11.6.

Eisen aan het Materieel voor Versterkingsritten en Scholierenlijnen

Mogelijk wordt voor Versterkingsritten en/of Scholierenlijnen Materieel ingezet dat alleen deze Ritten/Lijnen rijdt. Dergelijk Materieel hoeft niet aan alle materieleisen te voldoen.

Nr	Omschrijving
C.6.60	Materieel dat uitsluitend wordt ingezet bij de uitvoering van Versterkingsritten en/of Scholierenlijnen, voldoet aan de volgende kwaliteitseisen: • Uitstraling en comfort: C.6.10, C.6.11, C.6.16; • Comfort voor chauffeurs: C.6.19, C.6.21; • Huisstijl: C.6.23 - C.6.26; dit geldt uitsluitend voor Scholierenlijnen, niet voor Versterkingsritten; • Reclame: geen specifieke eisen; • Toegankelijkheid: C.6.31, waarbij voor Versterkingsritten geldt dat deze niet rolstoeltoegankelijk hoeven te zijn mits rolstoelgebruikers de mogelijkheid geboden moet worden om mee te reizen met de reguliere Rit die versterkt wordt; • Aanvullende eisen: C.6.40, C.6.44, C.6.45. <i>*)Van deze eis kan worden afgeweken indien geen KAR en/of Vetag/Vecom noodzakelijk is op de route waar de betreffende bus wordt ingezet;</i> • (Mobiele) in- en uitcheckapparatuur ten behoeve van OV-chipkaart. • Lijnnummer en bestemming dienen aan de voorzijde duidelijk zichtbaar te zijn. Dit mag ook met een (los) bord.

C7 Klantinterface: Personeelsbeleid

Zie ook de toelichting over het begrip Klantinterface in hoofdstuk C.1.

Het belang van goed personeel

Chaufeurs en servicepersoneel zijn cruciaal in de uitvoering van het OV: zij zorgen dat de Dienstregeling goed wordt uitgevoerd, maar zijn bovendien gastheer/-vrouw voor de Reiziger: zij verlenen service en reisinformatie – en zijn daarmee een cruciale schakel in de Klantinterface. De Provincie hecht veel waarde aan professioneel en kundig personeel. Daarom vraagt de Provincie van de Inschrijvers om in de Beschrijving Reisinformatie en Serviceverlening (onderdeel van de Quality Contest Klantinterface) aan te geven hoe zij zorgen dat het personeel de gewenste professionaliteit en servicegerichtheid verkrijgt en behoudt.

De Provincie streeft daarnaast naar Openbaar Vervoer dat is ingebed in de Brabantse samenleving; maatschappelijk betrokken ondernemerschap. Social return, waaronder de inzet van personeel dat moeilijk aan een baan komt, maakt hier onderdeel van uit.

Overgang personeel

Personeel is in de eerste plaats een zaak van de Concessiehouder. De vraag van de opdrachtgever heeft echter altijd, via de Concessiehouder, een relatie met en invloed op het rijdend personeel. Daarom heeft de Provincie, via het vervoerbedrijf, aandacht voor het personeel.

Nr	Omschrijving
C.7.1	De nieuwe Concessiehouder, de voormalige concessiehouders en de vakbonden maken gezamenlijk afspraken ten aanzien van het personeel dat overgaat met de overgang van de Concessie. Dergelijke afspraken komen binnen de in artikel 36 lid 2 van de Wet personenvervoer 2000 genoemde termijn (thans: uiterlijk een maand na concessieverlening) tot stand.
C.7.2	Indien de in artikel C.7.1 genoemde afspraken niet binnen de in artikel 36 lid 2 van de Wet personenvervoer genoemde termijn gemaakt worden, dan geldt hetgeen is opgenomen in artikel 37 van de Wet personenvervoer 2000 en gaat het personeel van rechtswege over van de oude concessiehouders op de nieuwe Concessiehouder.
C.7.3	In de personeelsopgave (die als bijlage bij het Bestek zal worden gevoegd) is een overzicht opgenomen van het directe en indirecte personeel dat betrokken is bij de uitvoering van de huidige concessie. Voor wat betreft het over te nemen personeel gelden hiervoor de criteria en definities zoals deze in de Wet Personenvervoer 2000 zijn opgenomen.

Eisen personeel

De volgende eisen worden aan het personeel (zowel ingehuurd als eigen personeel) gesteld.

nr	Omschrijving
C.7.4	Het personeel dat in direct contact staat met reizigers (front-office personeel zoals chauffeurs, klantenservicemedewerkers, informatiemedewerkers, etc.) voldoet aan de volgende eisen en wordt daartoe regelmatig (bij)geschoold: • Voldoet aan de wettelijke eisen die aan de uitoefening van hun beroep zijn gesteld. • Is klantgericht en klantvriendelijk en stelt bij de uitvoering van zijn dienstverlening de Reiziger centraal opdat deze zich welkom, gerespecteerd en comfortabel voelt tijdens de reis; • Verstaat en spreekt de Nederlandse taal.

nr	Omschrijving
	• Informatiemedewerkers (klantenservice, infoloketten, etc.) en chauffeurs op Lijnen naar Eindhoven Airport en High Tech Campus verstaat en spreekt daarnaast de Engelse taal (tenminste op voldoende niveau om mensen te woord te kunnen staan). • Is behulpzaam, bijvoorbeeld als het om Reizigers met een (functie)beperking gaat of om gebruik van de OV-chipkaart of andere tariefdragers. • Is als zodanig herkenbaar en draagt representatieve en voor reizigers herkenbare kleding (in de huisstijl van de Concessiehouder); deze eis geldt niet voor personeel dat louter telefonische en/of schriftelijke contacten heeft met Reizigers. • Is adequaat getraind om de orde te handhaven en de-escalerend op te treden; deze eis geldt niet voor personeel dat louter telefonische en/of schriftelijke contacten heeft met Reizigers; • Heeft actuele kennis van het lijnennetwerk, Tarieven en kaartsoorten, het gebruik van de OV-chipkaart (plus andere tariefdragers) en in- en uitcheck, oplaad- en afhaalapparatuur, en Aansluitingen. • Informeert actief Reizigers in de Bus/Auto bij vertragingen over de oorzaak en de verwachte tijdsduur van de vertraging, de consequenties voor de belangrijkste Aansluitingen en de eventuele oplossingen (bij belangrijke afwijkingen, zoals route- en/of dienstregelingafwijkingen of als bij vertragingen alsnog een Aansluiting wordt geboden, dan wordt dat door het rijdend en/of serviceverlenend personeel omgeroepen (zie ook hoofdstuk C 9). • Alle chauffeurs hebben een verkeersveilige en comfortabele rijstijl die voldoet aan de eisen van Het Nieuwe Rijden. • Alle chauffeurs (met uitzondering van chauffeurs op de Buurtbus en Versterkingsritten) beschikken vanaf uiterlijk 1 juli 2017 over het EHBO-diploma of een diploma levensreddend handelen. Deze eis geldt voor nieuwe chauffeurs vanaf 6 maanden na indiensttreding. • Is, voor zover zij telefonisch contact hebben met reizigers, getraind op de specifieke vaardigheden die zijn vereist voor communiceren per telefoon. • Is getraind in het omgaan met diversiteit in de samenleving, teneinde het eigen vooroordeel uit te sluiten in de benadering van Reizigers.
C.7.5	Social Return De Concessiehouder zet zich in om een wezenlijke bijdrage te leveren aan de werkgelegenheid in de Provincie en heeft daarbij specifiek aandacht voor werkgelegenheid voor mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt. Om deze reden zet de Concessiehouder zich in om zo snel mogelijk minimaal 5% van het directe en indirecte personeel te laten bestaan uit werknemers die direct voorafgaand aan hun indiensttreding bij de Concessiehouder een achterstand op de arbeidsmarkt hadden. Uiterlijk vijf jaar na de start van de Concessie dient deze norm gehaald te worden. Onder mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt worden in dit verband in ieder geval begrepen: • Langdurig werkloos werkzoekenden (met en zonder uitkering): • Personen die minimaal 12 maanden staan ingeschreven als niet-werkend werkzoekende bij het UWV; • Personen die een uitkering hebben in het kader van de Participatiewet, IOAW, IOAZ, Wajong, WIA, of een ANW-uitkering; • Personen met een geldige indicatiebeschikking SW; • Leer/ werkplekken in het kader van BOL/ BBL- opleidingen tot niveau 1 of tot niveau 2, VSO en/ of praktijkscholen en voor jongeren in kwetsbare sectoren.

C8 Klantinterface: OV-chipkaart, distributienetwerk en Tarieven

Zie ook de toelichting over het begrip Klantinterface in hoofdstuk C.1.

In dit hoofdstuk staan de eisen beschreven met betrekking tot de OV-chipkaart, het distributienetwerk van de OV-chipkaart en de Tarieven in het Brabantse Openbaar Vervoer. De Concessiehouder is opbrengstverantwoordelijk en specifiek verantwoordelijk voor de OV-chipkaart, Tarieven en de distributie ervan. De Concessiehouder heeft de vrijheid om keuzes te maken binnen de kaders in het Bestek.

Systeem voor OV-chipkaart en andere tariefdragers

De Concessiehouder beschikt vanaf de start van de Concessie over een goed en betrouwbaar werkend systeem voor de OV-chipkaart en eventuele andere tariefdragers dat is gecertificeerd door en aangesloten op de landelijke backoffice van TLS.

De financiële en organisatorische verantwoordelijkheid voor het systeem voor de OV-chipkaart en eventuele andere tariefdragers ligt bij de Concessiehouder. De volledige kosten daarvoor maken deel uit van de Inschrijving en worden derhalve niet afzonderlijk vergoed.

Nr	Omschrijving
C.8.1	De Concessiehouder biedt vanaf de start van de Concessie en gedurende de gehele looptijd een goed functionerend OV-chipkaartsysteem aan dat aangesloten is op het centrale landelijke OV-chipkaartsysteem van Trans Link Systems (TLS) of een opvolger hiervan, zodanig dat het alle Reizigers op alle Ritten de mogelijkheid biedt om te reizen met de OV-chipkaart.
C.8.2	De Concessiehouder rust het in deze Concessie in te zetten Materieel uit met de benodigde apparatuur voor het gebruik van de OV-chipkaart, conform de specificaties van het Specification Document Open Architecture (SDOA), zoals deze zijn opgesteld door Trans Link Systems B.V, zodanig dat alle Reizigers kunnen in- en uitchecken op alle Ritten die tot de Concessie behoren.
C.8.3	Alle door de Concessiehouder uit te geven papieren kaarten, waaronder de Ritkaart zoals bedoeld in artikel C.8.17, zijn voorzien van een chip waarmee Reizigers in- en uitchecken. <i>De Provincie kan hiervoor ontheffing verlenen, bijvoorbeeld voor het realiseren van combinatietarieven zoals bedoeld in artikel C.8.32, e-tickets voor evenementen, etcetera.</i>
C.8.4	Bussen (met uitzondering van Bussen die uitsluitend worden ingezet op Versterkingsritten en Scholierenlijnen), Auto's Buurtbussen zijn voorzien van vast ingebouwde apparatuur voor de OV-chipkaart. Bussen die uitsluitend worden ingezet op Versterkingsritten en Scholierenlijnen hoeven niet voorzien te zijn van vaste OV-chipkaartapparatuur: hier mag ook gebruik gemaakt worden van mobiele in- en uitcheckapparatuur (mini-validator).
C.8.5	Indien Reizigers door niet-functionerende OV-chipkaartapparatuur niet kunnen in- of uitchecken, of hun product niet kunnen afhalen door niet-functionerende afhaalapparatuur in het voertuig, worden deze Reizigers gratis vervoerd of kunnen deze Reizigers via een regeling de afgeboekte kosten terugkrijgen.
C.8.6	De Concessiehouder zorgt ervoor dat gedurende de looptijd van de Concessie zijn personeel, maar ook bestaande en potentiële Reizigers goed geïnformeerd zijn en worden over het gebruik (mogelijkheden, rechten en plichten) van het systeem voor de OV-chipkaart (en alternatieven en opvolgers), de restitutieregeling, de dragers (zijnde de OV-chipkaart en eventuele opvolgers), Tarieven en het distributienetwerk.

Nr	Omschrijving
C.8.7	Nieuwe tariefdragers en betaaltechnieken De Provincie stimuleert Inschrijvers om naast de OV-chipkaart andere tariefdragers en / of betaaltechnieken te introduceren die Reizigers meer betaalgemak bieden. Te denken valt aan betalen met een bankpas, reizen op rekening, mobiel betalen (via een app) of anderszins. Voorwaarde hierbij is dat het concessiebreed ingevoerd wordt en aansluit bij landelijke ontwikkelingen. Het is niet de bedoeling om pilots te starten, het dienen volwaardige betaalsystemen te betreffen. Daarom neemt de Inschrijver als onderdeel van de Quality Contest een Beschrijving Betaalgemak op, waarin hij beschrijft: • welke tariefdragers en betaaltechnieken hij aanbiedt naast de OV-chipkaart; • hoe de werking hiervan is; • welke tarieven hierop van toepassing zijn; • hoe de distributie hiervan plaatsvindt; • welke voordelen dit voor de Reiziger biedt.
C.8.8	Voor nieuwe tariefdragers en betaaltechnieken geldt dat de daarop aangeboden Tarieven dienen te voldoen aan de kaders die in dit hoofdstuk worden gesteld aan Tarieven.
C.8.9	Randvoorwaardelijk voor de introductie van nieuwe tariefdragers en betaaltechnieken is dat de Reizigers die hiervan gebruik maken worden meegenomen in de aan te leveren monitoringsinformatie op exact dezelfde wijze als Reizigers die van de OV-chipkaart gebruik maken.
C.8.10	Tijdens de looptijd van de Concessie blijft de Concessiehouder het pakket aan tariefdragers en betaaltechnieken doorontwikkelen. De Concessiehouder vervult een initiërende en proactieve rol in het ontwikkelproces en de implementatie hiervan.
C.8.11	Daarnaast kan de Provincie, binnen de afspraken die hiervoor landelijk worden gemaakt, de Concessiehouder verplichten (een) nieuwe tariefdrager(s) of betaalmethode(n) naast de OV-chipkaart in te voeren of een volledige overgang naar een nieuw systeem vaststellen. Zij gaat hiertoe over als dit voor het Openbaar Vervoer als geheel een meerwaarde heeft (veiliger, klantvriendelijker, goedkoper, meer flexibel en/of begrijpelijker), het aansluit bij landelijke standaarden en het de exploitatie van de Concessiehouder niet onredelijk belast. Op het moment dat dit zich voordoet maken de Concessiehouder en de Provincie afspraken over de (financiële) consequenties van de overgang.

Distributienetwerk OV-chipkaart

Uitgangspunt voor de Concessie is dat de distributie van de OV-chipkaart (dat wil zeggen: de verkrijgbaarheid en oplaadmogelijkheden van de OV-chipkaart) voor reizigers geen hindernis mag vormen om van het Openbaar Vervoer gebruik te maken.

De Concessiehouder draagt de verantwoordelijkheid voor een adequate distributie, te weten: verkoop van Anonieme OV-Chipkaarten, beheer van Oplaadautomaten (AVMs) en balieservices en informatieverlening aan winkeliers en hun klanten. De Concessiehouder dient hiervoor zelf contracten af te sluiten met de verschillende partijen die een rol spelen rond distributie, zoals met de leverancier van apparatuur en de balieservices, met de winkelketens en met de logistieke dienstverlener(s). Ook zal Concessiehouder de verwerking en administratie in de backoffice verzorgen van de transacties die uit de balieservices en de Oplaadautomaten (AVMs) voortkomen.

Het distributienetwerk van de huidige concessiehouder in het concessiegebied bestaat op dit moment uit 44 locaties. De Provincie wil dat het fysieke distributienetwerk in principe tenminste op hetzelfde niveau blijft in aantallen locaties en spreiding ervan.

Naast het distributienetwerk van vaste Oplaadautomaten (AVMs) dient elke Bus te zijn voorzien van een mogelijkheid om een via internet besteld saldo of Reisproduct af te halen en op de OV-chipkaart te laden.

nr	Omschrijving
C.8.12	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de verkrijgbaarheid en opwaarderingsmogelijkheid van de OV-chipkaart, inclusief landelijke en regionale Reisproducten.
C.8.13	De beheertaak van de Concessiehouder bestaat uit: • Het volledig operationeel en functioneel houden van een netwerk van Oplaadautomaten (AVM) (tenminste 44 stuks). Dit behelst onder meer maar niet uitsluitend het contracteren van de locaties waar deze automaten staan, het invullen van de zogenaamde backoffice en toezicht houden op het technisch beheer en onderhoud door beheerder van de Oplaadautomaten (AVM) conform de Service Level Agreement (SLA) die met hem is afgesloten. In bijlage D.10 zijn de locaties van de huidige Oplaadautomaten (AVMs) te vinden. Het is Concessiehouder toegestaan andere locaties aan te bieden ter vervanging van de huidige locaties, op voorwaarde dat de nieuwe locatie zich binnen een straal van 500 meter hemelsbreed ten opzichte van de huidige locatie bevindt. Op het busstation van Eindhoven (Neckerspoel) en op Eindhoven Airport dient altijd een Oplaadautomaat (AVM) aanwezig te zijn; deze locaties mogen niet vervangen worden door een andere locatie. • Het leveren van services aan de (winkel)locaties. Deze services bestaan uit het aanbieden van een servicedesk voor de winkelier en uit het verzorgen van bevoorrading van de (winkel)locaties met anonieme OV-chipkaarten en relevant informatiemateriaal zoals aanvraagformulieren voor persoonlijke OV-chipkaarten.
C.8.14	De Concessiehouder hanteert de National Action List (NAL). Concessiehouder dient er zorg voor te dragen dat de reiziger alle bestelde reisproducten en saldo op elk distributiepunt en in elke Bus (met uitzondering van Bussen die worden ingezet op Versterkingsritten en Scholierenlijnen) kan ophalen.
C.8.15	De Concessiehouder heeft in het verkoop- en informatieloket op busstation Eindhoven (Neckerspoel) (zoals geëist in artikel C.9.22) een POST (Point Of Sale Terminal) voor de OV-chipkaart met een volledige servicefaciliteit.
C.8.16	In elke Bus die in de Concessie wordt ingezet (met uitzondering van Bussen die worden ingezet op Versterkingsritten en Scholierenlijnen) kunnen Reizigers per internet bestelde producten en besteld saldo 'afhalen' en op hun OV-chipkaart plaatsen.
C.8.17	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het mogelijk is dat Reizigers in de Bus of Auto een ritkaart (korte en lange afstand), kunnen aanschaffen. De Tarieven hiervoor, inclusief de tariefvrijheid die de Concessiehouder hierbij heeft, zijn te vinden in bijlage D.11. Ritkaarten dienen voorzien te zijn van een chip waarmee de Reiziger in- en uitcheckt.
C.8.18	Een storing aan een Oplaadautomaat (AVM) is binnen 24 uur adequaat verholpen.
C.8.19	De Concessiehouder mag voor eigen rekening en risico zelf oplaad- en verkooplocaties toevoegen aan het distributienetwerk.

nr	Omschrijving
C.8.20	Indien het fysieke distributienetwerk ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen in betaalwijzen danwel anderszins aantoonbaar minder van belang wordt, is het mogelijk om het aantal locaties van het fysieke distributienetwerk gedurende de looptijd van de Concessie te verminderen. Hiervoor is te allen tijde toestemming van de Provincie noodzakelijk alvorens tot verminderingen van het aantal locaties over te gaan.

Tarieven

De Tarieven voor het Openbaar Vervoer en de geldige vervoerbewijzen worden vastgesteld door de Provincie. Het Brabantse tarievenhuis is hierbij het uitgangspunt. Dit bestaat uit het landelijk tarievenkader (LTK) en het Brabantse Tarievenhuis. Het Brabantse Tarievenhuis bestaat uit: het kilometertarief, de ritkaartjes (korte en lange afstand), jeugdmaandabonnement 12 t/m 18 jaar (regionaal OV-chipkaartproduct), Brabant Vrij voor 16 en 17 jarigen (OV-chipkaartproduct tot 31 december 2016), dalkortingskaart (regionaal OV-chipkaartproduct) en een korting van 34% op saldoreizen met de OV-chipkaart voor 12 tot en met 18 jarigen (regionaal OV-chipkaart profiel) en het dalurendagkaartje. Deze Tarieven blijven ook in de nieuwe Concessie bestaan, waarbij de Concessiehouder enige ruimte krijgt om de hoogte van Tarieven te bepalen binnen de kaders van dit hoofdstuk. Ook heeft de Concessiehouder de vrijheid om zelf met nieuwe Reisproducten te komen.

Tariefdifferentiatie tussen de Concessie Zuidoost Brabant en de eerder verleende concessies Oost-Brabant en Concessie West-Brabant is alleen toegestaan voor het Kilometer tarief, alsmede voor eventuele Tarieven en Reisproducten die louter in de betreffende Concessie worden gehanteerd (en in beide andere concessies niet). De wens om tot een hogere kostendekkingsgraad te komen wordt in het tactische Ontwikkelteam onderzocht en zo mogelijk verder uitgewerkt.

De Provincie zal de Tarieven vaststellen conform het voorstel van de Concessiehouder indien en voor zover de in het voorstel opgenomen Tarieven voldoen aan de hieronder beschreven eisen. De Concessiehouder heeft de vrijheid om specifieke Reisproducten aan te bieden om meer Reizigers te trekken en de kostendekkingsgraad van het Openbaar Vervoer te vergroten.

nr	Omschrijving
C.8.21	Alle Tarieven worden vastgesteld door de Provincie.
C.8.22	De Concessiehouder is verplicht de door de Provincie vastgestelde Tarieven te hanteren. De gemaakte landelijke en regionale afspraken, waaronder het Landelijk Tariefkader (LTK) en eventueel nieuwe te maken landelijke afspraken (waaronder het landelijke productportfolio, dat momenteel wordt ontwikkeld), gelden hierbij als kader. De keuze om eventueel van het LTK af te wijken is steeds voorbehouden aan de Provincie. De huidige tariefstructuur en de tariefvrijheid voor de nieuwe Concessiehouder is te vinden in bijlage D.11 (prijsspeil 2015).
C.8.23	De Inschrijver levert als onderdeel van de Quality Contest Klantinterface een Beschrijving Tarieven op, waarin hij beschrijft welke tarieven hij in het eerste jaar van de Concessie aanbiedt.
C.8.24	De Concessiehouder doet jaarlijks aan het begin van het derde kwartaal een gemotiveerd voorstel aan het strategisch Ontwikkelteam voor de te hanteren Reisproducten en Tarieven voor het komende kalenderjaar. In principe worden Reisproducten en Tarieven eens per (kalender)jaar herzien, tenzij hierover in het strategisch Ontwikkelteam andere afspraken over worden gemaakt.

Het jaarlijkse voorstel betreft in ieder geval:

- het te hanteren Opstaptarief (conform LTK);

nr	Omschrijving
	• een voorstel voor het te hanteren Kilometertarief; • een voorstel voor de te hanteren landelijke Reisproducten en bijbehorende Tarieven (conform LTK); • een voorstel voor de te hanteren Reisproducten conform het Brabants Tarievenhuis en bijbehorende Tarieven; • eventuele eigen Reisproducten van de Concessiehouder en bijbehorende Tarieven. Het voorstel van de Concessiehouder wordt besproken in het strategisch Ontwikkelteam en eventueel aangepast. Vervolgens wordt door de Concessiehouder het voorstel voorgelegd aan het ROB voor advies en - eventueel na aanpassing naar aanleiding van het advies van het ROB - ter vaststelling aangeboden aan de Provincie. Het voorstel voldoet aan de in dit hoofdstuk beschreven kaders.
C.8.25	De door de Concessiehouder voorgestelde Tarieven voldoen aan de volgende eisen: • De Tarieven passen binnen de kaders van het LTK en het Brabants Tarievenhuis; • het voorgestelde Kilometertarief is maximaal 1% hoger dan het Kilometertarief in het voorafgaande jaar (exclusief indexering); • het voorgestelde Tarief voor een regionaal Reisproduct is maximaal 1% hoger dan het Tarief van dat Reisproduct in het voorafgaande jaar (exclusief indexering); • het voorgestelde Tarief voor een regionaal Reisproduct dat tevens wordt gehanteerd binnen één of beide van de andere Brabantse concessies, is gelijk aan het voorgestelde Tarief voor datzelfde Reisproduct van de andere Brabantse concessiehouder(s) die het betreffende Reisproduct hanteert/hanteren, zodat voor een regionaal Reisproduct in alle Brabantse concessies een gelijk Tarief wordt gehanteerd. <i>Dit wordt afgestemd in de Ontwikkelteams (zie hoofdstuk C.1.) Indien hier geen overeenstemming over bereikt kan worden, beslist Gedeputeerde Staten.</i>
C.8.26	Een stijging van het Kilometertarief of het Tarief van een regionaal Reisproduct met meer dan 1% per jaar (bovenop indexatie) wordt alleen toegestaan na advisering door het ROB en goedkeuring van GS. De Provincie zal alleen instemmen met een grotere tariefstijging in het geval van grote landelijke OV bezuinigingen of bij specifieke uitvoeringsafspraken: hetzij in combinatie met het uitbreiden van het voorzieningenniveau, hetzij in daling van de provinciale bijdrage (teneinde een daling in voorzieningenniveau te voorkomen). Voorstellen hierover worden besproken in het strategisch Ontwikkelteam en schriftelijk vastgelegd.
C.8.27	De Concessiehouder is vrij om naast het LTK en de regionale Reisproducten zoals gespecificeerd in bijlage D.11, eigen Reisproducten en Tarieven (tijdelijk en permanent) aan te bieden (zowel op de OV-chipkaart als via andere betalingsmethoden en tariefdragers, zie artikel C.8.7 tot en met C.8.11), tenzij deze Tarieven strijdig zijn met landelijke afspraken met betrekking tot de OV-chipkaart zoals vastgelegd in het NOVB. Ook deze tariefsoorten worden vastgesteld door de Provincie nadat de Concessiehouder hiertoe een voorstel heeft gedaan.
C.8.28	Overgang van abonnementen: • Over de verrekening van abonnementen met een looptijd die de overgang van de huidige concessie SRE naar de nieuwe Concessie Zuidoost Brabant overstijgen maken in principe de huidige concessiehouder en de nieuwe Concessiehouder zelf afspraken. Indien de oude concessiehouder en Concessiehouder geen overeenstemming bereiken, kan de Provincie een bemiddelende rol spelen. Indien de huidige concessiehouder en de Concessiehouder -ondanks een eventueel bemiddelende rol van de Provincie- niet tot overeenstemming komen, wijst de Provincie een onafhankelijk mediator aan die tot een bindende uitspraak voor beide partijen

nr	Omschrijving
	komt.
	• Bij beëindiging van de Concessie keert de Concessiehouder de vastrechtbedragen / gelden uit abonnementen die doorlopen in de volgende concessietermijn uit aan de volgende Concessiehouder naar rato van het aantal niet verstreken reisdagen op het moment dat de Concessie eindigt. • De Concessiehouder is verplicht tijdig te communiceren naar de abonneementhouders over de overgang van oude Tarieven en producten die van toepassing zijn tijdens de huidige concessie geldend voor het Concessiegebied tijdens de implementatiefase van de Concessie.

Landelijke Reisproducten (LTK)

Nr	Omschrijving
C.8.29	Voor losse Ritten geldt een Opstaptarief van € 0,87 (prijspeil 2014). Het Opstaptarief wordt niet opnieuw in rekening gebracht als de reiziger binnen 35 minuten na uitchecken overstapt binnen het bus-/tram-/metro-/buurtbussysteem van het Nederlandse Openbaar Vervoer (Hiermee wordt in dit kader bedoeld al het Openbaar Vervoer waarmee met de Nederlandse OV-chipkaart kan worden gereisd).
C.8.30	Ouderen van 65 jaar en ouder en kinderen van 4 tot en met 11 jaar krijgen op dit moment een landelijk geldende reductie ten opzichte van de in de vorige eis genoemde Tarieven. Kinderen tot en met 3 jaar reizen gratis. Indien landelijk deze leeftijdsgrenzen worden aangepast, gelden deze landelijke aangepaste leeftijden weer als nieuwe grens, tenzij Concessiehouder en Provincie in het strategisch Ontwikkelteam anders overeenkomen.
C.8.31	Tarieven worden jaarlijks geïndexeerd. Voor wat betreft de indexatie van de verplicht te hanteren Tarieven (waaronder alle Tarieven van het Brabants Tarievenhuis) wordt aangesloten bij de Landelijke Tariefindex (LTI). Voor eigen Tarieven van de Concessiehouder is de Concessiehouder vrij de indexatie te bepalen.

Regionale Reisproducten

Nr	Omschrijving
C.8.32	De Concessiehouder hanteert de regionale Tarieven zoals vastgesteld door de Provincie. De huidige regionale Tarieven, alsmede de vrijheid die de Concessiehouder hierbij heeft om het reisproduct wel of niet te handhaven en de tariefvrijheid, zijn te vinden in bijlage D.11 De Concessiehouder is zelf verantwoordelijk voor de verrekening van de opbrengsten van de verschillende Brabantse Reisproducten met de andere concessiehouders.
	<i>Naast de in Bijlage D.11 genoemde tarieven hanteert de huidige concessiehouder combinatietarieven voor P+R Meerhoven (parkeren plus busvervoer) en voor Eindhoven Airport (treinreis plus busvervoer). Het staat de Concessiehouder vrij om dergelijke combinatietarieven in de Concessie te hanteren en hierover met derden afspraken te maken. De Provincie is geen partij in deze afspraken.</i>

OV-studentenkaart (SOV-kaart)

De OV-studentenkaart is een Reisproduct dat is gebaseerd op een contract tussen het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de gezamenlijke spoorvervoerders, stads- en streekvervoerders. De

gezamenlijke vervoerders hebben dit contract gesloten en hebben onderling afspraken gemaakt over de verdeling van de opbrengsten en de periodieke aanpassing van de verdeelsystematiek.

Het contract dat het ministerie en de vervoerders hebben gesloten, staat los van elke concessie in Nederland; decentrale overheden zijn geen partij in de afspraken die over de SOV-kaart zijn gemaakt.

Nr	Omschrijving
C.8.33	De Concessiehouder accepteert de verschillende varianten van de SOV-kaart (op dit moment: de week- en weekendkaart).
C.8.34	De Concessiehouder ontvangt de vergoeding voor de SOV-kaart van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW), al dan niet door tussenkomst van een intermediaire organisatie. De Provincie aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid voor het al dan niet volledig, (voor)tijdig of correct doorberekenen en uitbetalen van de vergoedingen voor de SOV-kaart voor studenten vanwege het Rijk binnen de overeenkomsten tussen het betreffende ministerie (OCW) en de (uitvoeringsorganisatie van) vervoerders (VSS). Evenmin erkent zij op voorhand de juistheid of evenredigheid van de verdeling ervan over de concessies.
C.8.35	Mogelijk wordt de huidige SOV-kaart gedurende de looptijd van de Concessie gewijzigd. De Concessiehouder accepteert ook een gewijzigde SOV-kaart respectievelijk een eventueel vervangend landelijk product dat de huidige SOV-kaart vervangt onverkort.

C9 Klantinterface: Reisinformatie en Serviceverlening

Zie ook de introductie over het begrip Klantinterface in hoofdstuk C.1.

Heldere reisinformatie is een cruciale schakel in de Klantinterface. Reizigers in Brabant moeten kunnen rekenen op betrouwbare, laagdrempelige en begrijpelijke real-time reisinformatie. Daarom worden hier hoge eisen aan gesteld, variërend van persoonlijke reisinformatie op grote knooppunten tot *real-time* reisinformatie via een mobiele website en *apps*.

De Provincie wil de Inschrijver hierbij stimuleren om een stap verder te zetten in het begrijpelijk maken van het Openbaar Vervoer, door ook een link te leggen tussen reisinformatie en het vervoerkundig ontwerp zoals beschreven in het Vervoerplan Kernnetwerk en Pluspakket. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld het logisch nummeren van lijnen en het invoeren van lijnkleuren, die vervolgens consequent worden doorgevoerd in alle aangeboden reisinformatie. Ook kan eraan gedacht worden meer doelgroepspecifiek te communiceren, en bijvoorbeeld reisinformatie over de Scholierenlijnen specifiek op scholieren te richten, en deze lijnen niet in alle algemene reisinformatie op te nemen. Dit zijn slechts voorbeelden van denkbare maatregelen – de Provincie daagt de markt uit om zelf met maatregelen te komen die bijdragen aan een begrijpelijk Openbaar Vervoer, en te onderbouwen dat deze daadwerkelijk effectief zijn.

Technologische ontwikkelingen zorgen ervoor dat er steeds meer mogelijk is op het gebied van reisinformatie. Daarom wordt de Concessiehouder gevraagd om minimaal iedere drie jaar een nieuwe Beschrijving Reisinformatie en Serviceverlening op te stellen waarin ingespeeld wordt op de nieuwste innovaties. Zo wordt geborgd dat de beschikbare reisinformatie in Brabant altijd *state of the art* is.

Algemeen

Nr	omschrijving
C.9.1	De Inschrijver neemt als onderdeel van de Quality Contest Klantinterface een Beschrijving Reisinformatie en Serviceverlening op. Hierin beschrijft de Inschrijver zijn aanbod aan Reisinformatie vanaf het eerste jaar van de Concessie. De Inschrijver geeft daarbij concreet uitgewerkte visualisaties van de aan te bieden reisinformatie op de website, op de displays in de voertuigen, op de halte en op Knooppunthaltes.
C.9.2	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het aanbieden van reisinformatie over reizen met vervoer dat tot de Concessie behoort alsmede – waar relevant voor de Reiziger – informatie over aansluitend Openbaar Vervoer. Ook stelt de Concessiehouder derden in staat om (actuele) reisinformatie aan Reizigers te verstrekken.
C.9.3	Tijdens de looptijd van de Concessie actualiseert de Concessiehouder iedere drie jaar de door hem aangeboden reisinformatie. De Concessiehouder schrijft daartoe een actualisatieplan Reisinformatie en Serviceverlening, eerst uiterlijk drie jaar na ingang van de Concessie, en daarna uiterlijk drie jaar na het vorige plan. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten: • Op basis van een analyse van klantwaardering en actuele ontwikkelingen doet de Concessiehouder een voorstel welke nieuwe vormen van reisinformatie ingevoerd worden, welke vormen van reisinformatie in hun huidige vorm doorgezet worden, welke aangepast worden en welke eventueel vervallen; • Concessiehouder geeft aan hoeveel budget hiervoor jaarlijks beschikbaar is. Het budget voor reisinformatie moet minimaal gelijk blijven aan het bedrag dat Inschrijver heeft opgenomen in zijn Beschrijving Reisinformatie en Serviceverlening. Dat bedrag moet jaarlijks minimaal geïndexeerd worden met de LBI. Eenmalige investeringskosten die tijdens de Implementatieperiode uitgegeven worden mogen hierbij verdisconteerd worden over alle jaren van de Concessie;

Nr	omschrijving
	• Het stopzetten van vormen van reisinformatie die in het Programma van Eisen geëist wordt en/of door de Concessiehouder in haar inschrijving aangeboden is, en/of het anderszins afwijken van het Programma van Eisen en/of de Inschrijving, mag alleen na expliciete schriftelijke toestemming van de Provincie; • Het actualisatieplan Reisinformatie en Serviceverlening wordt in concept in het tactisch Ontwikkelteam besproken en ter advisering aangeboden aan het ROB voordat het definitief gemaakt wordt; • Het tactisch Ontwikkelteam volgt de uitvoering van het actualisatieplan Reisinformatie en Serviceverleningen stuurt waar nodig bij.
C.9.4	Alle aan te bieden reisinformatie die specifiek is gericht op de Brabantse Reiziger wordt uitgevoerd in een eenduidige door de Concessiehouder vormgegeven huisstijl, waarbij tevens het logo van de Provincie Noord-Brabant en Goed Bezig BUS (zie artikel C.10.1) consequent wordt gebruikt. Ook houdt de Concessiehouder zich voor wat betreft Volans-lijnen aan de vastgestelde Volans-huisstijl, zoals omschreven in bijlage D.9. Op de VolansPlus-lijnen hanteert de Concessiehouder in de Reisinformatie de door hem ontwikkelde huisstijl en merknaam, voortbouwend op de Volans-huisstijl.
C.9.5	Alle aan te bieden reisinformatie is duidelijk leesbaar/verstaanbaar en begrijpelijk voor alle Reizigers; zie www.allestoegankelijk.nl voor de actuele normen. Aanvullend zijn de volgende eisen van toepassing: • eisen ingevolge de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte; • Besluit toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer; • CROW Richtlijn “Toegankelijkheid voor het inrichten van looproutes, bushaltes, parkeerplaatsen en reis- en route-informatie” (zie http://www.crow.nl/publicaties/richtlijn-toegankelijkheid?page=1). Dit betekent ook dat reisinformatie toegankelijk is voor mensen met een functiebeperking. Dit betekent onder meer (maar niet uitsluitend) dat informatiepanelen op de haltepalen en in het Materieel zo geplaatst worden dat een Reiziger in een rolstoel deze ook kan lezen, dat zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van contrasterende kleuren en duidelijk leesbare lettertypen en lettergrootten, en dat mobiele toepassingen indien technisch haalbaar ook gesproken moeten zijn en dat het Materieel de volgende halte wordt omgeroepen.
C.9.6	Alle reisinformatie wordt tijdig (dat wil zeggen: voor de ingang van een nieuwe dienstregeling) aangepast aan een nieuwe dienstregeling. Vertrekinformatie op haltepalen wordt uiterlijk 1 dag voor de ingangsdatum vervangen. De Concessiehouder maakt daarnaast wijzigingen van de dienstregeling en Tarieven uiterlijk vier weken van tevoren bekend aan haar (potentiële) reizigers via app, de website, in het Materieel en door middel van advertenties in regionale en lokale bladen, dan wel op een andere wijze die regionaal en lokaal dekkend en toegankelijk is. Onder wijzigingen wordt ook verstaan de overgang van normale dienstregeling naar vakantiedienstregeling en terug.
C.9.7	Concessiehouder houdt bij het aanbod van Reisinformatie rekening met internationale Reizigers. In haar Beschrijving Reisinformatie en Serviceverlening (zie artikel C.9.1) omschrijft de Inschrijver hoe hierop wordt ingespeeld.
C.9.8	Minimaal op de Lijnen van/naar Airport (Verbindingen V1a, V1b en S7 in bijlage D.5) en High Tech Campus (Verbinding V9) wordt de Reisinformatie in de voertuigen en op de haltes ook in het Engels aangeboden.

Informatielevering aan landelijke systemen en open data

nr	Omschrijving
C.9.9	De Concessiehouder verstrekt conform artikel 14 van de Wp2000 juncto artikelen 10 en 11 van Bp2000 (het Besluit personenvervoer 2000 van 14 december 2000, Stb. 563, zoals deze van tijd tot tijd zal bestaan) alle benodigde actuele gegevens ten behoeve van het verstrekken van reisinformatie. Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder de volledige, tijdige en juiste brondata aan te leveren, zodat de Reiziger altijd geïnformeerd kan worden over de actuele dienstuitvoering. De Concessiehouder dient de gegevens rechtstreeks in het juiste en direct bruikbare format te leveren aan door de Concessieverlener aan te wijzen partijen. Op dit moment zijn dit in ieder geval de partijen die zijn gekwalificeerd als NDOV-loket (momenteel zijn dit de Reisinformatiegroep '9292' en de Stichting Open Geo) en GOVI (of een door de Provincie aan te wijzen opvolger). De gegevenslevering dient te voldoen aan de bepalingen en specificaties zoals opgenomen in een bijlage die bij het Bestek zal worden gevoegd. De Concessiehouder levert deze gegevens rechtstreeks digitaal aan bij de beheerder van het betreffende reisinformatiesysteem/loket. Het inschakelen van een derde om aan deze eis te voldoen is niet toegestaan. De Concessiehouder levert ten minste de gegevens zoals opgenomen in de meest actuele Bijlage 1 van het Publicatiedocument "Kaders voor een loket voor brongegevens reisinformatie openbaar verover" rechtstreeks aan de NDOV-loketten. Zie http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/formulieren/2013/07/22/geactualiseerde-bijlage-1-specificaties-per-vervoerder-19-juli-2013.html. Indien de Concessiehouder, in aanvulling op de aanlevering conform de gevraagde BISON-koppelvlakken, aan enig afnemer (andere) data beschikbaar stelt of zelf publiceert, dient deze data gelijktijdig en volledig gedocumenteerd via de partijen die een NDOV-loket vormen ter beschikking te worden gesteld.
C.9.10	De Concessiehouder maakt met de beheerders van de NDOV-loketten afspraken over de levering van zowel statische gegevens (Dienstregeling, inclusief korte-termijnafwijkingen hiervan, vervoerwijzen, geografische positie halten en Tarieven) als actuele gegevens (realtime-informatie met betrekking tot in ieder geval vertrek- en aankomsttijden aan de hand van positiebepaling in het Materieel), en eventuele andere door de beheerder benodigde gegevens.
C.9.11	Concessiehouder levert actuele reisinformatie aan de GOVI-server (of een door de Provincie aan te wijzen opvolger) volgens de bepalingen en specificaties als opgenomen in een bijlage die bij het Bestek zal worden gevoegd. Deze informatie wordt onder andere gebruikt voor aansturing van de DRIS-panelen met actuele informatie op de haltes en vrije doorlevering aan derden volgens de principes van open data.
C.9.12	Open data Alle gegevens die volgens open koppelvlakken door de Concessiehouder moeten worden aangeleverd, kunnen door de Provincie zowel in onbewerkte als in bewerkte vorm zonder toestemming van de Concessiehouder gebruikt worden en voor hergebruik worden vrijgegeven onder een door de Provincie te verkiezen licentie (eventueel ook: als Open data).
C.9.13	De Concessiehouder levert gegevens aan Google Transit in het daartoe bestemde format (GTFS). Concessiehouder hoeft hier niet aan te voldoen wanneer op andere wijze (via een tussenpartij) de gegevens in Google Transit beschikbaar komen. Wanneer Google eisen stelt die het aanleveren van gegevens onmogelijk of onevenredig duur maken, kan de Concessiehouder de Provincie vragen om (evt. in specifieke gevallen) een uitzondering op deze eis te maken. De Provincie zal op dat moment bepalen of zij voor een dergelijke uitzondering reden ziet.

Informatie via internet

nr	Omschrijving
C.9.14	De Concessiehouder zorgt voor een heldere internetsite met reisinformatie voor door haar geëxploiteerde verbindingen in het concessiegebied. Deze site kan door eenieder kosteloos bezocht worden en bevat minimaal ter zake van de Concessie: • dienstregelinggegevens per Lijn van alle Lijnen (ook als PDF); • haltevertrekstaten van alle haltes (ook als PDF); • geplande en actuele, real time, vertrektijden van alle haltes en alle Lijnen; • een lijnnetkaart: één voor het hele Concessiegebied, en daarnaast kaart(en) voor het stedelijk gebied van Eindhoven en/of Helmond (twee losse kaarten of één gecombineerde kaart). Op de lijnnetkaarten worden ook het aansluitende hoofdrailnet en de lijnen van aangrenzende concessies opgenomen. • informatie over wijzigingen op de dienstregeling en te verwachten omleidingen / belemmeringen / verstoringen / stakingen / etcetera; • informatie over tarieven, verkooppunten van de OV-chipkaart en/of andere tariefdragers in het Concessiegebied; • informatie over actietarieven; • een reisplanner en / of verwijzing naar een landelijke reisplanner; • informatie over de wijze waarop klachten en suggesties kenbaar gemaakt kunnen worden; • informatie over toegankelijkheid (waaronder toegankelijkheidsgegevens van haltes); • een Engelstalige uitleg over OV in het Concessiegebied, inclusief informatie over reismogelijkheden van/naar Airport en een Engelstalige reisplanner (en / of Engelstalige verwijzing naar een landelijke reisplanner).
C.9.15	De internetsite is toegankelijk voor iedereen, inclusief mensen met een functiebeperking en ouderen. Hiertoe voldoet de internetsite aan de webrichtlijnen (niveau 3) van het keurmerk van Drempeelvrij.nl; zie ook www.allestoegankelijk.nl, of aan de eisen van een gelijkwaardig keurmerk. Indien een Inschrijver een beroep wilt doen op een ander keurmerk, toont Concessiehouder aan, bijvoorbeeld door het overleggen van bescheiden, dat daarmee sprake is van een gelijkwaardig keurmerk.
C.9.16	De Concessiehouder zorgt voor een mobiele internetsite speciaal bedoeld voor mobiele applicaties (gsm / smartphone). Deze website heeft minimaal de volgende functionaliteiten: • statische en actuele, real time, vertrektijden van elke halte in het Concessiegebied; • reisplanner, tenminste voor alle reizen in het concessiegebied, bij voorkeur landelijk; • oplaad- en verkooppunten van de OV-chipkaart; • relevant nieuws over Dienstregeling, marketingacties, etcetera. • informatie over de toegankelijkheid van het vervoersysteem.
C.9.17	De Concessiehouder biedt een gratis <i>app</i> aan. Deze <i>app</i> is geschikt voor ieder besturingssysteem dat minimaal 15% van de totale Nederlandse <i>smartphone</i> markt in handen heeft (op dit moment zijn dat de besturingssystemen iOS en Android). Deze <i>app</i> heeft tenminste de volgende functionaliteiten: • statische en actuele, real time, vertrektijden van elke halte in het concessiegebied; • reisplanner, tenminste voor alle reizen in het concessiegebied, bij voorkeur landelijk; • oplaad- en verkooppunten van de OV-chipkaart; • relevant nieuws over Dienstregeling, omleidingen, marketingacties, etcetera; • de mogelijkheid feedback op de dienstverlening te geven; • informatie over de toegankelijkheid van het vervoersysteem.

nr	Omschrijving
C.9.18	De reguliere en mobiele websites en de <i>app</i> zijn minimaal 3 maanden voor ingang van de Concessie volledig operationeel (met uitzondering van de actuele, real time, reisinformatie; die moet vanaf start Concessie volledig operationeel zijn). Voordat deze operationeel gaan wordt het ontwerp aan het Reizigersoverleg Brabant gepresenteerd. Verbetersuggesties van het Reizigersoverleg Brabant worden zo veel mogelijk meegenomen en anders beargumenteerd afgewezen.
C.9.19	De Concessiehouder zorgt ervoor dat Reizigers goed geïnformeerd zijn bij storingen, wijziging van de Dienstregeling, etc. De Concessiehouder dient volledige, tijdige en juiste brondata aan te leveren, zodat de reiziger altijd geïnformeerd kan worden over de actuele dienstuitvoering. Deze brondata dienen ten minste via de koppelvlakken te worden aangeleverd ten behoeve van de weergave op de DRIS-panelen en ten behoeve van de <i>app</i> 's die gebruiken maken van open data. De Concessiehouder meldt deze tenminste via de DRIS-panelen, de displays in het Materieel en via de twee meest gebruikte social media-kanalen die zich hiervoor lenen (op dit moment: Twitter en Facebook), en de <i>app</i> , inclusief in het geval van storingen een actueel alternatief reisaanbod.

Gedrukte informatie

nr	Omschrijving
C.9.20	De Concessiehouder zorgt voor voldoende beschikbaarheid van informatie over de Dienstregeling en Tarieven in de vorm van lijnfolders per Lijn of combinatie van Lijnen. Bij informatie over de Volans zorgt de Concessiehouder ervoor dat het betreffende logo zichtbaar is.
C.9.21	Gratis lijnfolders zijn beschikbaar op minimaal de volgende manier: • Te bestellen via de klantenservice en via internet; • Te verkrijgen in het verkoop- en informatieloketten in Eindhoven.

Persoonlijke reisinformatie

nr	Omschrijving
C.9.22	De Concessiehouder zorgt voor bemensing van het verkoop- en informatieloket op het busstation (Neckerspoel) van Eindhoven. Het verkoop- en informatieloket op het busstation (Neckerspoel) van Eindhoven kent minimaal de volgende openingstijden: • Maandag tot en met vrijdag 8:00 – 18:00 uur; • Zaterdag 9:00 – 18:00 uur; • Zondag 10:00 – 17:00 uur. Als er een loket gerealiseerd wordt op Airport (zie artikel C.2.14) zullen in het Bestek nadere voorwaarden met betrekking tot openingstijden hiervan gespecificeerd worden.
C.9.23	Bij het informatie- en verkooploket op station Eindhoven biedt de Concessiehouder minimaal de volgende diensten aan: • Informatie over de reismogelijkheden en dienstregeling in de Concessie, waaronder het verkrijgen van een geprint reisadvies (kosteloos); • Afgifte gratis lijnfolders; • Informatie over de OV-chipkaart en de tarieven in de concessie (kosteloos); • Verkoop van OV-chipkaarten; • Opladen van OV-chipkaarten en afhalen van via internet bestelde OV-chipkaartproducten; • Terugbetalen van teveel afgeschreven saldo bijvoorbeeld bij vergeten uit te checken of bij niet

nr	Omschrijving
	functioneren uitcheckapparatuur.
C.9.24	De Concessiehouder zet bij voorkeur servicepersoneel in op Airport om internationale Reizigers te voorzien van Reisinformatie, te helpen bij kaartverkoop, etcetera. Dit wordt positief gewaardeerd als onderdeel bij de beoordeling van de Beschrijving Reisinformatie en Serviceverlening.

Informatie in en op het Materieel

nr	Omschrijving
C.9.25	Al het Materieel toont aan de voorzijde en rechterzijde het lijnnummer en bestemming. Deze voorziening dient op ruime afstand en onder alle (licht)omstandigheden leesbaar te zijn.
C.9.26	Bussen tonen daarnaast het lijnnummer aan de achterzijde. Deze voorziening dient op ruime afstand en onder alle (licht)omstandigheden leesbaar te zijn.
C.9.27	Het Materieel (met uitzondering van Buurtbussen en Materieel dat uitsluitend wordt ingezet op Scholierenlijnen en Versterkingsritten) zijn binnenin voorzien van een werkend display met actuele (real-time) reisinformatie (Bus: te minste twee displays, Auto: ten minste één display). Deze tonen tijdens de Rit minimaal: • Actuele tijd; • Minimaal de volgende drie haltes + alle Knooppunthaltes tot het eindpunt, inclusief verwachte aankomsttijd; • Eindbestemming + verwachte aankomsttijd.
C.9.28	Vlak voor en bij aankomst op Knooppunthaltes dat wil zeggen: zo snel mogelijk na vertrek op de halte vóór de overstaphalte doch in ieder geval 3 minuten voor aankomst bij een knooppunt) wordt op het display in de Bussen en Auto's de actuele vertrektijden getoond van deze Aansluitingen op de betreffende halte, zowel op Bus en Auto (ook andere concessiehouders) als op trein.
C.9.29	Vlak voor en bij aankomst op Eindhoven Airport (dat wil zeggen: minimaal zo snel mogelijk na vertrek op halte ervoor) wordt op het display in Bussen en Auto's de actuele vertrektijden getoond van vliegtuigen vanaf Eindhoven Airport, zo mogelijk inclusief incheckbalie per vlucht.
C.9.30	De displays die benut worden voor de in artikel C.9.27 tot en met C.9.29 geëiste informatie mogen gebruikt worden voor het tonen van reisinformatie over de Dienstregeling, verstoringen daarvan en bijbehorende reisadviezen. Daarnaast is het toegestaan voor de Reiziger relevante mededelingen, zoals tariefwijzigingen en huisregels te tonen op de displays, alsmede om beelden te tonen van de in het voertuig aanwezige camera's mits de geëiste informatie in artikel C.9.27 tot en met C.9.29 minimaal 75% van de tijd (full-screen) in beeld getoond wordt. De displays mogen in geen geval gebruikt worden voor reclamadoeleinden (wel is het toegestaan om extra displays aan te brengen voor reclamadoeleinden).
C.9.31	De werking en lay-out van de displays wordt minimaal twee maanden voor ingang van de concessie aan het Reizigersoverleg Brabant gepresenteerd. Verbetersuggesties van het Reizigersoverleg Brabant worden zo veel mogelijk meegenomen en anders beargumenteerd afgewezen.
C.9.32	In het Materieel (met uitzondering van Buurtbussen en Materieel dat uitsluitend wordt ingezet op Scholierenlijnen en Versterkingsritten) wordt auditief actuele reisinformatie gegeven. Deze auditieve informatie in het Materieel bestaat minimaal uit het duidelijk verstaanbaar omroepen van de eerstvolgende halte en eventuele belangrijke bestemming bij die halte (bijvoorbeeld uitstap halte ziekenhuis). Bij het begin van de Rit en bij grote knooppunten de eindbestemming omgeroepen.

nr	Omschrijving
	Ook worden reizigers er regelmatig aan herinnerd om uit te checken met de OV-chipkaart en/of andere tariefdragers.

Informatie op halten en stations

nr	Omschrijving
C.9.33	De Concessiehouder zorgt dat in het informatiepaneel van abri's en in informatiepanelen op stations een overzichtelijke en actuele informatieposter is opgenomen met begrijpelijke reisinformatie, die er verzorgd en leesbaar uitziet. Minimaal is opgenomen: de vertrektijden vanaf de betreffende halte (inclusief vertrektijden van de lijnen van andere concessiehouders), verwijzing naar relevante servicenummers en websites, een omgevingskaartje en een lijnennetkaart. Tevens zijn op het informatiepaneel de logo's van de Concessiehouder, Goed Bezig BUS (zie artikel C.10.2) en van een landelijke reisplanner opgenomen.
C.9.34	Op haltes langs Volans-lijnen plaatst de Concessiehouder de Volans-informatieposters (zie handboek huisstijl in bijlage D.9). Op haltes langs VolansPlus-lijnen plaatst de Concessiehouder een soortgelijke poster, die qua huisstijl aansluit bij de door de Concessiehouder gekozen huisstijl en merknaam van de VolansPlus.
C.9.35	Op halten zonder abri wordt dezelfde informatie gegeven als genoemd in artikel C.9.33, met uitzondering van de lijnennetkaart en het omgevingskaartje.
C.9.36	Op Knooppunthaltes (zoals gespecificeerd in Bijlage D.5) plaatst de Concessiehouder daarnaast op één of meer centrale locaties informatie over tenminste de lay-out van het Knooppunt en de reismogelijkheden met alle daar aanwezige modaliteiten. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een bord of een zuil. In zijn Beschrijving Reisinformatie en Serviceverlening (zie artikel C.9.1) beschrijft de Inschrijver hoe hij dit eruit zal zien. De daadwerkelijke plaatsing vindt plaats in overleg met de eigenaar/wegbeheerder van de Knooppunthalte.
C.9.37	Op halten buiten het Concessiegebied die aangedaan worden door lijnen behorende tot de Concessie, plaatst de Concessiehouder dezelfde informatie als genoemd in artikel C.9.33, met uitzondering van de lijnennetkaart en het omgevingskaartje. Hierover pleegt zij overleg met betreffende Concessieverlener en wegbeheerder.
C.9.38	Het ontwerp van reisinformatie op de halte wordt voor ingang van de concessie aan het Reizigersoverleg Brabant gepresenteerd. Verbetersuggesties van het Reizigersoverleg Brabant worden zo veel mogelijk meegenomen en anders beargumenteerd afgewezen.

Informatie bij stremmingen en omleidingen

nr	Omschrijving
C.9.39	Bij stremmingen en omleidingen zorgt de Concessiehouder voor goede en actuele informatievoorziening aan de reiziger. Dit houdt minimaal (maar niet uitsluitend) in: • Informatie over de stremming op de halte (vermelding van de wijzigingen, haltebord afgedekt, etcetera); • Via de vrije tekstregel op DRIS-displays wordt informatie verschaft over de stremming/omleiding, inclusief informatie over alternatieve reismogelijkheden en / of de dichtstbijzijnde halte die wel in gebruik is; • Geplande stremmingen en omleidingen worden in het Materieel en op de halte aangekondigd, incl. alternatieve reismogelijkheid en dichtstbijzijnde halte;

nr	Omschrijving
	• Bij gestremde haltes wordt duidelijk zichtbaar gemaakt dat de halte gestremd is, wat de alternatieve reismogelijkheden zijn en waar de dichtstbijzijnde wel in gebruik zijnde halte is. Dit wordt via een sandwichbord aangegeven dat aan de haltepaal is bevestigd (of een soortgelijke oplossing die minimaal even duidelijk is voor de Reiziger); • Via de twee meest gebruikte social media-kanalen die zich hiervoor lenen (op dit moment: Twitter en Facebook), de website en de app worden Reizigers op de hoogte gebracht van de stremming / omleiding en gewezen op alternatieve reismogelijkheden; • Via de (mobiele en reguliere) website en de app worden de actuele, real time, vertrektijden weergegeven.

Klantenservice

nr	Omschrijving
C.9.40	Reizigers kunnen met vragen, opmerkingen, wensen en klachten terecht bij een klantenservice van de Concessiehouder.
C.9.41	De klantenservice is zeven dagen per week telefonisch bereikbaar (dat wil zeggen dat alle vragen en klachten beantwoord danwel in behandeling genomen worden door personeel van/namens de Concessiehouder) tijdens de openingstijden van de verkoop- en informatieloketten. Ook is de klantenservice schriftelijk en per e-mail bereikbaar. Buiten de tijden waarop de klantenservice bereikbaar dient te zijn, mogen oproepen naar dit telefoonnummer automatisch beantwoord worden.
C.9.42	Het telefoonnummer van de klantenservice is een nummer dat maximaal tegen lokaal tarief gebeld kan worden, het postadres is een antwoordnummer.
C.9.43	De maximale wachttijd voor beantwoording van telefoontjes door de klantenservice bedraagt 120 seconden. Een oproep geldt als beantwoord zodra de beller daadwerkelijk een medewerker van de klantenservice aan de lijn heeft en ook daadwerkelijk te woord wordt gestaan (keuzemenu's, automatische antwoorden, het (opnieuw) in de wacht zetten van bellers etcetera gelden niet als beantwoording van de oproep).
C.9.44	Voor het afhandelen van klachten wordt een standaard klachtenregeling gevolgd. Klachten dienen binnen een termijn van twee weken afgehandeld te zijn. De klachtenregeling is opgenomen in bijlage D.12.

C10 Klantinterface: Marketing

Zie ook de introductie over het begrip Klantinterface in hoofdstuk C.1.

Marketing is een belangrijk onderdeel van de Klantinterface om het gebruik van het Openbaar Vervoer op peil te houden en zelfs te verbeteren. Dat is zowel vanuit maatschappelijk oogpunt als vanuit kostenoverwegingen (stijging kostendeckingsgraad) gewenst. Er zijn drie hoofddoelstellingen geformuleerd voor de Concessie: 1. Meer Reizigers, hogere bezettingsgraad 2. Beter imago, hogere klantwaardering 3. Inbedding in de Brabantse samenleving (zie ook hoofdstuk A.2.).

In het Ontwerp Programma van Eisen zijn eisen geformuleerd die een uitwerking zijn van deze doelstellingen en ook in de het marketingbeleid terug moeten komen. Marketing gaat hierbij verder dan promotie. Het staat niet op zichzelf, maar wordt bij voorkeur ingevuld samen met de andere onderdelen van de Klantinterface, om te zorgen dat het Openbaar Vervoer bij zoveel mogelijk (potentiële) Reizigers ‘tussen de oren’ zit en de drempel voor het gebruik van het Openbaar Vervoer wordt verlaagd.

De Concessiehouder is primair verantwoordelijk voor (de uitvoering van) de marketingstrategie op basis van analyses van reispatronen en reizigerswensen. In het strategisch Ontwikkelteam wordt besloten welke Brabantbrede acties, activiteiten en/of producten over de gehele Provincie worden uitgevoerd. In het tactisch Ontwikkelteam kunnen op concessieniveau specifieke activiteiten geïnitieerd worden. Vanuit het tactisch Ontwikkelteam wordt een projectteam Marketing en promotie ingesteld.

De Concessiehouder is als primair verantwoordelijke voor de marketing ook primair verantwoordelijk voor de bekostiging van marketingacties. Als basis voor de marketingstrategie dient het merk ‘Goed Bezig BUS’, dat ook door de concessiehouder van West- en Oost-Brabant gehanteerd wordt. Dit merk is eigendom van de Provincie en wordt ter beschikking gesteld aan de Concessiehouder.

Voor eventuele gezamenlijke acties, activiteiten en/of producten van de Concessiehouder en Provincie tezamen stelt de Provincie -evenals de Concessiehouder- menskracht en budget ter beschikking.

In het kader van de aanbesteding geeft de Concessiehouder als onderdeel van zijn Klantinterfaceplan zijn visie op marketing en zijn concrete uitwerking in de vorm van een uitvoeringsplan voor het eerste jaar. Dit plan wordt tijdens de looptijd van de Concessie jaarlijks herzien. De marketinginzet en resultaten worden periodiek geëvalueerd (minimaal 1x per 3 jaar).

nr	Omschrijving
C.10.1	De Inschrijver voegt bij zijn Inschrijving een Beschrijving Marketing Jaar 1 als onderdeel van de Quality Contest Klantinterface (zie artikel C.1.4). Hierin beschrijft hij op basis van zijn visie op de Klantinterface welke concrete acties hij in het eerste jaar van de Concessie onderneemt op het vlak van Marketing en Promotie.
C.10.2	Het bestaande merk Goed Bezig BUS is het uitgangspunt voor de vormgeving van marketingacties. Dit merk is eigendom van de Provincie. De Concessiehouder krijgt ten behoeve van marketingacties en Reisinformatie in de Concessie het recht om dit merk te gebruiken en verder door te ontwikkelen. In de Beschrijving Marketing Jaar 1 geeft de Inschrijver voorbeelden hoe hij het merk zal gebruiken in zijn marketingacties het eerste jaar van de Concessie. Voor het gebruik van het merk Goed Bezig BUS is de Concessiehouder is verplicht een licentieovereenkomst met de Provincie te ondertekenen, waarin nadere voorwaarden met betrekking tot het gebruik van het merk worden gespecificeerd. De concept licentieovereenkomst zal bij het Bestek worden gevoegd.
C.10.3	Tijdens de looptijd van de Concessie actualiseert de Concessiehouder iedere drie jaar de

nr	Omschrijving
	marketingstrategie zoals verwoord in de Beauty Contest Klantinterface. Jaarlijks stelt bij een nieuwe Beschrijving Marketing op met de concrete acties voor het volgende jaar. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten: • Op basis van de effecten van uitgevoerde acties en actuele ontwikkelingen doet de Inschrijver een voorstel voor concrete marketingacties voor het komende jaar, inclusief de kosten, de te realiseren effecten en de planning; • Het budget voor marketing wordt jaarlijks geïndexeerd met de LBI en moet (buiten de indexatie) jaarlijks minimaal gelijk blijven; • Het plan wordt in concept in het tactisch Ontwikkelteam besproken voordat de Concessiehouder deze definitief maakt; • Het tactisch Ontwikkelteam volgt de uitvoering van het plan en stuurt waar nodig bij.
C.10.4	In het strategisch Ontwikkelteam worden op hoofdlijnen afspraken gemaakt over de Provinciebrede activiteiten/projecten ten aanzien van Marketing en promotie inclusief uitwerkingen naar doelgroepen en lifestyles.
C.10.5	Vanuit het tactisch Ontwikkelteam wordt een projectteam marketing en promotie geformeerd, waarin minimaal de Concessiehouder en de Provincie deelnemen. Het ROB is agendalid en kan op ad hoc basis uitgenodigd worden. Het projectteam bereidt de voorstellen die besproken worden in het tactisch en strategisch Ontwikkelteam voor: de strategische visie, uitwerkingsplannen en evaluaties.
C.10.6	Voor de voorstellen op het gebied van marketing en promotie voor het strategisch Ontwikkelteam werken de projectteams van de drie Brabantse concessies samen. Hetzelfde geldt voor uitwerking/afstemming van de opdrachten van het strategisch Ontwikkelteam.
C.10.7	De Concessiehouder heeft deskundig personeel in dienst met relevante ervaring en competenties voor minimaal 1,0 fte (inzet specifiek voor deze Concessie), bovenop de geëiste formatie ten behoeve van de Ontwikkelteams, zie artikel C.1.9). Voor advisering en uitvoering wordt een beroep gedaan op een gespecialiseerd bureau. Concessiehouder en Provincie maken samen de keuze voor het bureau. De kosten van dit bureau kunnen ten laste van het marketingbudget worden gebracht.
C.10.8	Eventuele tarievenacties die ingezet worden vanuit het marketingperspectief moeten passen in het landelijk en provinciaal tarievenkader, zoals beschreven in hoofdstuk C.8.
C.10.9	De Provincie betaalt maximaal 50% van de uitvoeringsacties marketing waarover overeenstemming is binnen het strategisch en/of tactisch Ontwikkelteam tot een maximumbedrag dat jaarlijks bij provinciale begroting wordt vastgesteld. In 2017 wordt voorzien dat een totaalbedrag beschikbaar is van € 250.000 voor de Concessie Zuidoost-Brabant. Concessiehouder is vrij om daarnaast zelf voor eigen rekening marketingacties te initiëren en uit te voeren in lijn met de visie die hij in de Quality Contests heeft beschreven. Hiervoor is geen overeenstemming in de Ontwikkelteams nodig.
C.10.10	De Concessiehouder monitort de effecten van de marketingactiviteiten en promotie waaraan de Provincie financieel bijdraagt, evalueert deze en rapporteert hier jaarlijks over aan de Provincie. Op basis van deze monitoring en de opdracht uit het strategisch Ontwikkelteam actualiseert de Concessiehouder zijn uitwerkingsplan (via de projectgroep marketing) Het uitwerkingsplan voor de marketing en promotie voor het volgend jaar bespreekt de Concessiehouder in het tactisch Ontwikkelteam.

C11 Sociale Veiligheid

Veiligheid in het openbaar vervoer is een belangrijk onderwerp. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het in stand houden en verbeteren van de veiligheid van zowel de reiziger als het personeel tijdens de reis. Dit geldt zowel voor de verkeersveiligheid als voor de sociale veiligheid. Het rijdend personeel rijdt veilig en is verantwoordelijk voor de rust en orde in het voertuig.

Algemeen

Bij sociale veiligheid van het Openbaar Vervoer zijn veel partijen betrokken. Sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer is immers niet alleen een onderwerp voor de Concessiehouder. Sociale veiligheid is een maatschappelijk verschijnsel waaraan zowel de Concessiehouder als overige partijen ieder hun steentje in positieve zin kunnen bijdragen. Alle bij de Concessie betrokken partijen zetten zich samen in voor een sociaal veilig Openbaar Vervoer. De Concessiehouder werkt mee aan plannen die de Provincie (al dan niet in samenwerking met andere partijen) ontwikkelt. Op landelijk niveau wordt veel gesproken over sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer. Voor zover mogelijk wordt aangesloten bij landelijke afspraken.

nr	Omschrijving
C.11.1	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in haar Materieel, voor zowel personeel als Reizigers. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van de Reiziger bij de haltes en op stations. Daarnaast zijn gemeenten verantwoordelijk voor openbare orde en veiligheid in de openbare ruimte. De Concessiehouder denkt en werkt pro-actief mee om de sociale veiligheid op de haltes in stand te houden en te verbeteren. Voorstellen tot verbetering van sociale veiligheid worden uitgewerkt via het tactisch Ontwikkelteam.
C.11.2	De Concessiehouder is verplicht te voldoen aan de afspraken uit het landelijke convenant sociale veiligheid Openbaar Vervoer (zijnde het Convenant dat minister Spies op 9 juli 2012 in Den Haag ondertekende, samen met streekvervoerders, CNV, Provincies en stadsregio's), inclusief de daarbij behorende deelconvenanten (deelconvenant Arbocatalogus en deelconvenant Sociale Veiligheid in de concessie).
	Indien gedurende de looptijd van de Concessie op landelijk niveau andere afspraken betreffende sociale veiligheid worden gemaakt treden Provincie en Concessiehouder in overleg of en hoe bij deze afspraken aan te sluiten.
C.11.3	De Concessiehouder zorgt ervoor dat de sociale veiligheid op een hoog niveau (minimaal het niveau van de huidige concessie) behouden blijft, gemeten in het oordeel van de Reiziger in de KpVV-klantenbarometer (score in 2013: 8,0). Indien het niveau daalt neemt de Concessiehouder waar nodig additionele maatregelen om het niveau weer op minimaal het niveau van de huidige concessie (peiljaar 2014) te krijgen en houden.
	Indien het niveau van sociale veiligheid in 2016 lager is dan in 2014 (zoals hierboven vermeld) heeft de Concessiehouder tot uiterlijk twee jaar na start van de Concessie om het niveau van sociale veiligheid op ten minste het niveau van 2014 te brengen.
C.11.4	De Concessiehouder meldt vervuilde, kapotte of onveilige haltes, eindpunten en stations bij de verantwoordelijke partij (wegbeheerder) en bij de Provincie. De Provincie zal er bij (weg)beheerders op aandringen om gemelde gebreken zo spoedig mogelijk te herstellen.
C.11.5	De Concessiehouder biedt Reizigers de mogelijkheid om incidenten tenminste per telefoon (mondeling en via een tekstbericht (zoals SMS, whatsapp, etc)) te melden. De Concessiehouder communiceert dit regelmatig naar Reizigers.

nr	Omschrijving
C.11.6	• Het Materieel (met uitzondering van Buurtbussen en Materieel dat uitsluitend wordt ingezet op Scholierenlijnen en Versterkingsritten) is uitgerust met camera's ter bescherming van de Reizigers en de chauffeur. • Auto's (met uitzondering van Buurtbussen) zijn voorzien van minimaal één camera. Bussen zijn voorzien van minimaal twee camera's. Gelede bussen zijn voorzien van minimaal drie camera's. • De camera's moeten daadwerkelijk filmen en de opnames dienen minimaal 1 week en maximaal 4 weken te worden bewaard. • Opgenomen beelden dienen van voldoende kwaliteit te zijn om te worden gebruikt voor opsporingsdoeleinden of andere controles. Bij het uitlezen van de beelden wordt conform een goedgekeurd protocol gehandeld. • Het Materieel is zowel aan de buitenzijde als in de passagiersruimte voorzien van voldoende aanduidingen waaruit blijkt dat het Materieel is voorzien van camera's. • De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de naleving van alle relevante wet- en regelgeving met betrekking tot het gebruik van cameratoezicht (waaronder in ieder geval begrepen de Wet bescherming persoonsgegevens en de Wet op de ondernemingsraden).
C.11.7	In het Materieel (met uitzondering van Buurtbussen en Materieel dat uitsluitend wordt ingezet op Scholierenlijnen en Versterkingsritten) is een noodknopvoorziening voor de chauffeur, met een rechtstreekse verbinding naar de centrale verkeersleiding van de Concessiehouder, aanwezig.
C.11.8	Personeel dat wordt ingezet als toezichthouder heeft een bij de functie behorende opleiding gevolgd (BOA).
C.11.9	Concessiehouder stelt samen met de betrokken gemeente(n), de politie en het openbaar ministerie regionale veiligheidsconvenanten op voor in ieder geval de gemeenten Eindhoven en Helmond.
C.11.10	Alle toezichthouders zijn uitgerust met (mini-)camera's, voor de vastlegging van beelden bij calamiteiten, en adequate communicatiemiddelen voor onderlinge communicatie alsmede voor communicatie met de meldkamer/politie.
C.11.11	De Concessiehouder draagt zorg voor een voldoende gespreide inzet van toezichthouders dat tevens zorgt voor regelmatige (preventieve) kaartcontrole op Bussen en Auto's. Concessiehouder stemt de (planning van) de inzet van toezichthouders adequaat af op risicoritten/-lijnen en evenementen.
C.11.12	Binnen de looptijd van de Concessie kan het aantal toezichthouders dat wordt ingezet worden aangepast indien de Provincie en Concessiehouder hierover overeenstemming hebben. Een dergelijke aanpassing kan onder meer gebaseerd zijn op een grote daling of stijging van het aanbod aan Openbaar Vervoer, een stijging of daling van het aantal incidenten, of op landelijke afspraken.
C.11.13	Rijgend en toezichthoudend personeel wordt regelmatig afdoende getraind om incidenten te voorkomen en de-escalerend op te treden bij incidenten. Met 'regelmatig en afdoende getraind' wordt bedoeld dat rijgend en toezichthoudend personeel te allen tijde beschikt over parate kennis en vaardigheden om effectief handhavend op te treden.
C.11.14	Er is voorzien in adequate opvang, assistentie en voldoende ondersteuning van medewerk(st)ers die zijn betrokken bij incidenten en calamiteiten.
C.11.15	Er zijn voor de chauffeurs voldoende afstortmogelijkheden voor het veilig afstorten van opbrengsten uit de kaartverkoop. De Concessiehouder hanteert een protocol waarin het frequent afstorten van Reizigersopbrengsten is vastgelegd.

nr	Omschrijving
C.11.16	De Concessiehouder dient binnen 1 maand na afsluiting van elk kalenderkwartaal een overzicht van alle incidenten tot en met het afgelopen kwartaal van het lopende kalenderjaar aan de Provincie te leveren. Van elk incident moet minimaal worden vastgelegd en in het overzicht worden opgenomen: • Vestiging • Lijnnummer • Datum incident • Dagsoort (ma, di etc) • Tijdstip incident • Plaats/kern • Locatie • Code incident (conform ABC-systematiek) • Categorie • Code aanleiding (bijv. geen geldig vervoersbewijs bij controle) • Plaats incident (in voertuig/op halte of station) • Korte beschrijving van het incident • Assistentie Politie wel of niet opgeroepen

Sociaal veiligheidsplan

De Concessiehouder maakt tijdens de implementatieperiode een sociaal veiligheidsplan voor het eerste jaar van de Concessie. Dit plan wordt vervolgens jaarlijks geactualiseerd en geoptimaliseerd. Het sociaal veiligheidsplan voldoet altijd aan de eisen gesteld in dit Programma van Eisen (met inbegrip van artikel C.11.1 tot en met C.11.16).

nr	Omschrijving
C.11.17	De Concessiehouder maakt tijdens de implementatieperiode (dat wil zeggen de periode vanaf gunning van de Concessie tot start exploitatie van de Concessie) een sociaal veiligheidsplan, legt dit voor aan het tactisch Ontwikkelteam en ROB en voert de maatregelen uit dit plan (nadat het door de Provincie is vastgesteld) daadwerkelijk uit. Het sociaal veiligheidsplan wordt jaarlijks geactualiseerd uiterlijk voor 1 oktober in het jaar voorafgaande aan het jaar waarop het van toepassing is. Het plan beschrijft de inzet van de Concessiehouder op het vlak van sociale veiligheid en voldoet ten minste aan de eisen in dit Programma van Eisen, waaronder de eisen in dit hoofdstuk.
C.11.18	Het sociaal veiligheidsplan bevat in ieder geval de volgende elementen: • Visie op de ontwikkeling van sociale veiligheid en de maatregelen die de Concessiehouder uitvoert voor het handhaven en verbeteren van de sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer; • De Concessiehouder geeft aan welke maatregelen hij neemt en wat de kosten hiervan zijn; • In ieder geval wordt uitvoerig ingegaan op het aantal toezichthouders/BOA's (inzet in fte's), hun rol en taken, de chauffeurs, de in- en uitstapplaatsen, opleiding en monitoring; • De manier waarop Concessiehouder het initiatief neemt tot en meewerkt aan voorlichting op basisscholen en middelbare scholen; • De resultaten die de Concessiehouder met de maatregelen bereikt op korte en lange termijn; • De kosten van de maatregelen sociale veiligheid en de wijze hoe deze kosten gefinancierd worden.
C.11.19	De Provincie heeft voor het eerste jaar van de Concessie een budget van maximaal 500.000 euro beschikbaar voor sociale veiligheid. In de jaren daarna zal dit budget naar verwachting op een

nr	Omschrijving
	vergelijkbaar niveau liggen. In het Bestek wordt nader gespecificeerd hoe de Concessiehouder aanspraak kan maken op deze middelen ten behoeve van maatregelen voor de sociale veiligheid. De middelen voor sociale veiligheid mogen enkel worden besteed aan de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen ten behoeve van de sociale veiligheid. Eventuele kosten voor het opstellen en actualiseren van het sociale veiligheidsplan, het voeren van overleg over sociale veiligheid, etc., komen voor rekening van de Concessiehouder.
C.11.20	De Concessiehouder rapporteert jaarlijks aan de Provincie, uiterlijk 1 juli van het opvolgende jaar: • Een beschrijving van uitgevoerde projecten en acties op het gebied van sociale veiligheid; • De verantwoording over de resultaten/behaalde effecten van de maatregelen sociale veiligheid van het voorafgaande jaar; • De inzet en de kosten van de uitvoering van het sociaal veiligheidsplan; • Het percentage zwartrijders en aantal uitgeschreven UvB's (Uitstel van Betaling); • De omvang vandalismeschade aan voertuigen; • De beleving van de sociale veiligheid in de Bussen door de Reizigers en het personeel; • Het aantal incidenten en de soort incidenten en de genomen maatregelen; • Resultaten overleggen gemeenten en afgesloten convenanten; • Andere relevante zaken.
C.11.21	Tijdens de implementatieperiode maken de Concessiehouder en de Provincie afspraken over de procedure voor het opstellen, indienen en goedkeuren van het sociaal veiligheidsplan.

C12 Data, informatie en rapportages

In dit hoofdstuk staan de eisen aan de Concessiehouder over de rol, taken en verantwoordelijkheden over monitoringsinformatie en het gebruik daarvan.

Monitoringsinformatie over de Concessie dient vier functies:

1. Borging van uitvoeringskwaliteit: prestatiemeting op KPI's, nadere analyses, bijsturing van de exploitatie en uitvoering van prikkels (bonus/malus/boetes)
2. Ontwikkeling van openbaar vervoer: ontwikkeling aantal Reizigers en opbrengsten, nadere analyses en plannen uitwerken tot onderbouwde business cases.
3. Verantwoording van financiën en van beleid: aantal DRU's, Reizigersopbrengsten en kwaliteitsindicatoren, nadere analyse, waar nodig aanpassing kaders door strategisch team.
4. Basis voor auditing en second opinion: auditing van de systemen waarmee de monitoringsinformatie (en –data) gegenereerd wordt, second opinion op de onderbouwing van de business cases.

Hoofdmiddel: MIPOV(2008) en aanvullingen

De basisinformatie die deze doelen dient wordt uitgevraagd op basis van het Model InformatieProfiel OV (MIPOV2008 inclusief addendum). Dit is een landelijke door overheden en vervoerders opgestelde uniforme beschrijving van de informatie-elementen.

De Concessiehouder biedt een dashboard aan waarmee de Provincie zicht heeft op alle rapportages, analyses en waar nodig onderliggende data. De Provincie eist dat de Concessiehouder via dit dashboard de MIPOV2008-rapportages en waar nodig aanvullende informatie en data aanbiedt. Het dashboard wordt aangeboden in de vorm van een moderne toegankelijke webapplicatie (of vergelijkbaar), zodat plichtmatig papierwerk wordt voorkomen. Vanzelfsprekend is het mogelijk om de rapportages en data in gebruikelijke formats te downloaden, zodat de Provincie de informatie eenvoudig kan bewerken.

Rol van de Concessiehouder: adequate en bruikbare informatie

De rol van de Concessiehouder gaat echter verder dan het leveren van MIPOV. Het is de rol van de Concessiehouder om op basis van zijn monitoringsdata te zorgen voor adequate en bruikbare informatie. Met adequaat en bruikbaar wordt bedoeld: de aan te leveren informatie moet bruikbaar zijn voor de hierboven genoemde vier doelen met monitoring. Dat betekent onder andere dat de Concessiehouder de Provincie in staat stelt om via het dashboard zelf de data op elke gewenste wijze te filteren en te aggregeren, van grof tot fijn. Ook wordt verwacht dat de Concessiehouder vanuit zijn ontwikkelrol pro-actief aan de slag gaat met de data, deze data kwantitatief en kwalitatief analyseert en deze analyses deelt met de Provincie en andere partners in de Ontwikkelteams.

De rol en middelen van de Provincie: inzicht en controle

Provincie en Concessiehouder werken samen bij de ontwikkeling van het vervoer. De aansturing van de Concessie via strategische, tactische en operationele Ontwikkelteams vereist een open samenwerking tussen primair Provincie en Concessiehouder, waarbij relevante data wordt gedeeld en gebruikt binnen beheer en ontwikkeling. Binnen het operationele Ontwikkelteam stemmen de Provincie, de Concessiehouder en de gemeenten de dagelijkse exploitatie af. In het tactische Ontwikkelteam werken de partijen samen aan het ontwikkelen van het Openbaar Vervoer.

De Provincie is opdrachtgever van de Concessiehouder én partner in de ontwikkeling van het OV, en heeft daarom betrouwbare informatie nodig om te kunnen controleren en sturen. De Provincie stuurt op hoofdlijnen, op de belangrijkste kwaliteitsindicatoren en de belangrijkste outcome-indicatoren zoals

reizigersaantallen en –opbrengsten, de Concessiehouder maakt de analyses ter verklaring van de resultaten op deze indicatoren en legt in het betreffende Ontwikkelteam een plan voor om effectief op deze analyses te acteren.

De Concessiehouder is de hoofdgebruiker van de monitoringsinformatie en brondata, de Provincie kijkt en denkt mee en stuurt waar nodig (onder andere met bonus/malus/boetes) bij.

De Concessiehouder is verplicht aan de Provincie volledige openheid te geven van alle informatie die verband houdt met de uitvoering van de Concessie en die de Provincie relevant acht.

Bewijs bij inschrijving

De Inschrijver toont in zijn Inschrijving aan hoe hij aan deze eisen gaat voldoen. Dit doet hij tenminste door het systeem te presenteren met zijn functionaliteiten en screenshots. In zijn Beschrijving Uitvoeringskwaliteit toont de Concessiehouder aan dat hij de monitoringssystemen op orde heeft en dat hij een overzichtelijk dashboard via een toegankelijke webapplicatie ter beschikking heeft.

Dashboard via webapplicatie

Nr.	Omschrijving
C.12.1	De Concessiehouder stelt alle rapportages, informatie en (bron)data zoals geëist in dit hoofdstuk ter beschikking via een webapplicatie (het ‘dashboard’) van de Concessiehouder. De informatie en data zijn overzichtelijk en leesbaar weergegeven en kunnen door de Provincie te allen tijde kosteloos worden ingezien en gedownload.
C.12.2	De Concessiehouder beschrijft de werking en interface van het dashboard in de Beschrijving Uitvoeringskwaliteit (zie artikel C.4.4) alsmede hoe hij vanaf drie maanden voorafgaande aan de start van de Concessie aan de verplichtingen in dit hoofdstuk zal voldoen.
C.12.3	De Provincie kan op iedere moment gedurende de Concessie bepalen dat de Concessiehouder ook andere/nadere informatie aan de Provincie beschikbaar stelt (brondata, al dan niet via de webapplicatie; naar keuze van de Provincie). De Concessiehouder verstrekt die informatie op eerste verzoek van de Provincie, in de door de Provincie verlangde vorm, kosteloos en binnen de door de Provincie gestelde termijn.
C.12.4	Alle te leveren data, informatie en rapportages worden in een leesbaar en bewerkbaar bestandsformat beschikbaar gesteld. Het te gebruiken bestandsformat voor monitoringrapportages is in principe Excel (.xls(x)), voor rapportages aangevuld met tekst is dat Word (.doc(x)). Voor ruwe data is ook een kommagescheiden bestand (met extensie .csv, .ods, .xml) acceptabel. Gedurende de Concessieperiode kan hier in onderling overleg van worden afgeweken en/of aanvullingen op worden gepleegd.
C.12.5	De aangeleverde data dient in het dashboard op zoveel mogelijk relevante manieren gefilterd en/of geaggregeerd te kunnen worden (bijvoorbeeld per lijn/combinatie van lijnen, uurblok/dagsoort/maand/meerdere maanden/jaar, etcetera), en bij voorkeur grafisch weergegeven worden, om zo bijvoorbeeld eenvoudig inzicht te krijgen in de ontwikkeling van punctualiteit op één specifieke lijn, rituitval op een bundel van lijnen, etcetera. De mate waarin dit gebeurt zal meegewogen worden bij de beoordeling van de Beschrijving Uitvoeringskwaliteit (incl. de mate waarin gehoor wordt gegeven aan de wens zoals benoemd in artikel C.12.21).
C.12.6	Ten behoeve van de vergelijkbaarheid van de in dit hoofdstuk benoemde rapportages en in de inhoud daarvan, specifiek voor de uitvoering en financiering van de Concessie (zie de inleiding), maken de Provincie en Concessiehouder in de implementatieperiode nadere afspraken over de

Nr.	Omschrijving
	benodigde inrichting van de webapplicatie (het dashboard).

Ter beschikking te stellen informatie en data

Nr.	Omschrijving
C.12.7	Alle informatie en data die door de Concessiehouder geleverd wordt, is eigendom van de Provincie. De Provincie kan deze -voor zover voor hen relevant- ter beschikking stellen aan deelnemers van de Ontwikkelteams, aan wegbeheerders, vervoerders van aangrenzende concessies, aangrenzende concessieverleners en aan inschrijvers bij de volgende aanbesteding. In overleg kan deze informatie ook aan andere partijen ter beschikking gesteld worden. Bepaalde informatie kan als vertrouwelijk worden geclassificeerd en voor bepaalde belanghebbende partijen niet toegankelijk zijn. Dit ter beoordeling van de Provincie, na overleg met de Concessiehouder.
C.12.8	De belangrijkste indicatoren voor de monitoring worden geleverd door MIPOV, GOVI, OV-Klantenbarometer en data uit OV-chipkaart (plus eventuele nieuwe betaalvormen) en exploitatiebeheerssysteem.
C.12.9	De Concessiehouder verstrekt de gegevens als bedoeld in het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV) 2008 (of latere versie), in de frequentie en vorm zoals beschreven in het MIPOV. Het betreft hier alle kernelementen, optionele en gelieerde elementen. De gelieerde elementen worden na verzoek van de Provincie binnen 6 weken ter beschikking gesteld. Bij het Bestek zal de meest actuele versie van het MIPOV bijgevoegd.
C.12.10	In aanvulling op de hierboven genoemde MIPOV-elementen levert de Concessiehouder tevens de volgende aanvullende informatie aan: • Bij <i>kernelement 11 'HB-gegevens'</i>: aangevuld met de specificatie naar uurblok. • Bij <i>optioneel element 5 'opbrengst per lijn(-deel)'</i>: aangevuld met de opgave van opbrengsten van verkoop van eventuele tariefdragers die niet opgenomen zijn in de opbrengstcijfers uit de OV-chipkaart – zo veel mogelijk uitgesplitst naar lijn en tijd (in ieder geval op dagniveau, bij voorkeur op uurblokniveau). • Bij <i>optioneel element 8 'aantal voertuigen'</i>: aangevuld met de milieuprestatie en staat van onderhoud. • Bij <i>data uit het OV-chipkaartsysteem</i>: per Rit de leeftijd(scategorie) van de Reiziger, de betaalde en gereisde kilometers, het Reisproduct, de Lijn, de in- en uitstaphaltes en de in- en uitchecktijden. • <i>Informatie over incidenten sociale veiligheid</i>: zie artikel C.11.16.
C.12.11	In afwijking van artikel C.12.9 zijn de volgende termijnen van toepassing: • Halfjaarlijkse, en jaarlijkse data wordt geleverd binnen 6 weken na het verstrijken van het betreffende (halve) jaar. • Indien de Provincie aanvullende data opvraagt zal de Provincie bij de aanvraag een redelijke aanlevertermijn vaststellen.
C.12.12	Het dashboard van de Concessiehouder bevat naast data en rapportages van de Concessiehouder de volgende onderdelen: • Klantwaardering, waaronder in elk geval de resultaten van de OV-Klantenbarometer met ontwikkeling van waarderingen per onderscheiden onderwerp, aangevuld met andere klanttevredenheidsonderzoeken in de Concessie. • Ontwikkeling van de Kostendekkingsgraad per Lijn.

Nr.	Omschrijving
C.12.13	Naast het aanbieden van bovengenoemde gegevens levert de Concessiehouder twee maal per jaar een ‘halfjaarverslag’, waarin op basis van de aangeleverde informatie wordt ingegaan op knelpunten bij de uitvoering van de Concessie en verbeterpunten hierin. Ook wordt verslag gedaan van gevoerd beheeroverleg en overleg met derden over uitvoeringskwaliteit, inclusief een overzicht van de gemaakte afspraken en de stand van zaken. Deze kwalitatieve rapportage is belangrijke input voor het overleg in de Ontwikkelteams. Het moment van aanleveren is dusdanig dat concessiegrensoverstijgende knelpunten uit die rapportage in het strategisch team besproken kunnen worden. De planning wordt in overleg tussen Concessiehouder en de Provincie in de implementatieperiode vastgesteld.
C.12.14	Concessiehouder dient in het Materieel (met uitzondering van Materieel dat uitsluitend wordt ingezet op Scholierenlijnen en Versterkingsritten) een Exploitatiebeheerssysteem te gebruiken om de uitvoering van de Dienstregeling te kunnen volgen en erover te kunnen rapporteren.
C.12.15	De Concessiehouder rapporteert elk kwartaal over het aantal Ritten dat <i>niet</i> gevolgd is door het Exploitatiebeheerssysteem.
C.12.16	Op verzoek geeft de Concessiehouder de Provincie, of een door de Provincie aangewezen derde, ongelimiteerd toegang tot alle brondata met betrekking tot de exploitatie en het gebruik van het Openbaar Vervoer (onder andere uit het exploitatiebeheerssysteem en het OV-chipkaartsysteem) op ieder gewenst detailniveau, die gebruikt is voor het aanleveren van de in dit hoofdstuk gevraagde data en informatie. De brondata worden inzichtelijk weergegeven en zijn voor de gehele duur van de Concessie onderling vergelijkbaar en niet voor meerdere manieren uitlegbaar.
C.12.17	De Provincie kan en mag (binnen de privacy-wetgeving) alle brondata zelf (laten) bewerken. Hiervoor is geen toestemming van de Concessiehouder nodig.
C.12.18	De Concessiehouder verleent medewerking aan het gebruik van data uit het Exploitatiebeheerssysteem ten behoeve van het verbeteren van (real time) reisinformatie (zie artikel C.9.9 tot en met C.9.13). De Provincie kan deze informatie ook gebruiken voor monitoringdoeleinden.
C.12.19	De Concessiehouder levert real-time data aan ten behoeve van DRIS in de Provincie, alsmede voor GOVI en NDOV. In het Bestek zullen hier nadere eisen aan worden gesteld.
C.12.20	De Provincie heeft en gebruikt voor haar mobiliteitsbeleid regionale verkeersmodellen. Ten behoeve van Openbaar Vervoer in deze verkeersmodellen zijn haltebestanden uit het planningssoftwarepakket (bijvoorbeeld HASTUS) van de Concessiehouder nodig. De Concessiehouder stelt onverkort deze gegevens uit haar planningssoftwarepakket op verzoek van de Provincie om niet ter beschikking.
C.12.21	Info uit Hastus (geografische ligging halten en lijnen, frequentie en dienstregeling) dient bij voorkeur te worden gekoppeld aan het in te richten Dashboard, zodat de lijnvoering en volgorde van halten kan worden gekoppeld aan monitoringsinformatie en daarvan ook kaartbeelden kunnen worden gegenereerd in het Dashboard.

Kwaliteit van de data

Nr.	Omschrijving
C.12.22	De Concessiehouder hanteert met zijn systemen, uitwisseling van actuele gegevens, rapportages, datalevering en dataverwerking altijd de meest actuele landelijke standaarden, onder andere: • MIPOV (zie www.kpvy.nl)

Nr.	Omschrijving
	• BISON (zie: http://bison.connekt.nl/standaarden) • GOVI en NDOV. • landelijke standaarden met betrekking tot OV-chipkaartsystemen (indien beschikbaar en van toepassing) Deze eis is ook van toepassing op nog te ontwikkelen standaarden.
C.12.23	Wijzigingen in de rapportagevorm zoals geëist in dit hoofdstuk kunnen alleen plaatsvinden na overleg met en toestemming van de concessiemanager van de Provincie.
C.12.24	De Concessiehouder staat toe dat er in opdracht van de Provincie door een onafhankelijke partij (een) audit(s) op haar systemen (waaronder OV-chipkaart- en Exploitatiebeheerssystemen) wordt uitgevoerd teneinde de betrouwbaarheid van de rapportages te verifiëren. Bij start van de implementatieperiode kiezen Concessiehouder en Provincie gezamenlijk de partij of partijen die deze audit(s) uitvoert of uitvoeren. In het eerste jaar van de Concessie zal in elk geval een audit op haar systemen uitgevoerd worden door deze partij(en). De kosten voor de audit(s) komen voor rekening van de Provincie.
C.12.25	De Concessiehouder verleent te allen tijde medewerking aan de Provincie of een door de Provincie aan te wijzen onafhankelijke derde partij ten behoeve van (aangekondigde of onaangekondigde) controle ter naleving van de in de Concessie opgenomen normen en eisen en aan controle van de aangeleverde monitoringsinformatie, waaronder de partij zoals benoemd in artikel C.12.24. De kosten van deze controles komen voor rekening van de Provincie.
C.12.26	De Concessiehouder werkt onverkort mee aan de uitvoering van al het door de Provincie geïnitieerde onderzoek naar de uitvoering van de Concessie.

D Bijlagen behorend bij het Ontwerp Programma van Eisen

- D.1 OV-visie
- D.2 Nota van Bouwstenen
- D.3 Kaart Concessiegebied
- D.4 Grensoverschrijdende Lijnen
- D.5-1 Kernnetwerk
 - D.5-2 Kaart kernnetwerk Eindhoven en Veldhoven
 - D.5-3 Kaart kernnetwerk Helmond
 - D.5-4 Kaart kernnetwerk Oirschot, Best en Son en Breugel
 - D.5-5 Kaart kernnetwerk Nuenen, Laarbeek en Gemert-Bakel
 - D.5-6 Kaart kernnetwerk Asten, Cranendonck, Geldrop-Mierlo, Heeze-Leende, Someren en Deurne
 - D.5-7 Kaart kernnetwerk Bergeijk, Bladel, Eersel, Reusel-de Mierden, Valkenswaard en Waalre
- D.6 Dienstregelingsprocedure
- D.7 Toelichting definitie 'Zero emissie voertuig'
- D.8 Inspanningen Provincie t.a.v. Zero emissie
- D.9 Provinciale Huisstijl
- D.10 Distributienetwerk
- D.11 Tarieven en tariefsvrijheid
- D.12 Klachtenregeling



Nota van Bouwstenen

Bouwstenen voor het Programma van Eisen aanbesteding OV

Definitief

Vastgesteld door Dagelijks Bestuur SRE op 16 december 2013

Opdrachtgever Arwina de Boer (SRE)

Auteurs: David Eerdmans en Wilko Mol (Inno-V)

inno-V is een adviesbureau voor slimme mobiliteit. Gespecialiseerd in multimodaal reizen, mobiliteitsmanagement en marktwerking. We maken ons sterk voor betere bereikbaarheid en klantgericht OV door mensen te bewegen en te verbinden. Met een scherp oog voor inhoud en proces, met en voor onze klanten. Ons motto is: denken, doen en laten.

Voor meer informatie: mail@inno-V.nl of www.inno-V.nl

inno-V is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam, nr. 30177512

Inhoud

1 Inleiding.....	3
2 Overkoepelend: integrale marketing.....	5
3 Netwerk en voorzieningenniveau	8
4 Tarieven en OV-chipkaart.....	12
5 Reisinformatie	15
6 Materieel en duurzaamheid	17
7 Organisatie.....	20
8 Financiën en prikkels	24
Tot slot	27

1 Inleiding

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) besteedt het openbaar (bus-)vervoer in de regio opnieuw aan. In december 2016 moet de nieuwe concessie ingaan. Om te beginnen werkt SRE aan een Programma van Eisen, waarin staat verwoord aan welke eisen het openbaar vervoer in de nieuwe concessie moet voldoen. Voorliggende Nota van Bouwstenen is een eerste stap om tot het Programma van Eisen te komen: het bevat een aantal 'bouwstenen' voor het Programma van Eisen, ofwel hoofdkeuzes rond een aantal specifieke thema's.

Doel: een vraaggericht, verbindend en verantwoord netwerk

Deze bouwstenen zijn een concretisering van de OV-visie, die het SRE en de provincie Noord-Brabant in 2012 hebben vastgesteld. Hierin kiezen SRE en de provincie voor een openbaar vervoernetwerk dat *Vraaggericht, Verbindend en Verantwoord* is:

- **Vraaggericht:** het OV sluit zo goed mogelijk aan op de vraag van de reiziger. Bij elke vervoervraag wordt een passend vervoeraanbod gezocht. Door meer vraaggericht OV wordt een positieve spiraal in gang gezet: door meer reizigers aan te trekken komen er meer middelen beschikbaar om het OV verder te verbeteren.
- **Verbindend:** het vormt de verbindende schakel tussen mensen, activiteiten en bestemmingen. Het busvervoer in de regio Eindhoven sluit naadloos aan op andere modaliteiten (trein, auto, fiets). Waar mogelijk versterkt OV ruimtelijke ontwikkelingen, en vice versa.
- **Verantwoord:** het openbaar vervoer heeft een positief effect op de leefbaarheid en duurzaamheid van de regio Eindhoven. De voertuigen zijn duurzaam en de vervoerder gedraagt zich als een maatschappelijk verantwoorde speler, die verbinding zoekt met mensen, bedrijven en andere organisaties in de regio.

De OV-visie vormt het kader voor de aanbesteding. Het realiseren van een vraaggericht, verbindend en verantwoord netwerk is daarmee de belangrijkste doelstelling voor deze aanbesteding. De hierboven beschreven V's vormen daarmee de basis voor de keuzes die in deze Nota van Bouwstenen zijn gemaakt.

Financiële uitdagingen

Bij het realiseren van de hierboven genoemde doelstelling moet het SRE rekening houden met een aantal financiële uitdagingen:

- **Stijgende marktprijzen:** prijzen bij recente aanbestedingen laten een duidelijk stijgende trend zien, wat betekent dat met hetzelfde budget na de aanbesteding waarschijnlijk minder vervoer geboden kan worden.
- **Beschikbare middelen onder druk:** de bijdrage die SRE van het Rijk ontvangt (op dit moment de BDU) staan onder druk, mede door de economische crisis.
- **Afschaffing SOV-kaart:** het kabinet heeft zich voorgenomen de Studenten OV-kaart (SOV) af te schaffen, en te vervangen door een nog te specificeren kortingskaart. De gevolgen hiervan zijn nog onbekend, maar deze kunnen groot zijn: ongeveer een kwart van de omzet in het openbaar vervoer komt uit de SOV-kaart.

Deze ontwikkelingen leiden ertoe dat SRE scherp zal moeten kijken naar de betaalbaarheid van het Programma van Eisen. SRE streeft ernaar om ondanks deze uitdagingen een zo goed mogelijk OV te bieden. Dit is mede mogelijk door meer in te spelen op de vraag (vraaggericht), en zo een hogere kostendekkingsgraad te realiseren. Desondanks moet rekening gehouden worden met een teruggang in het OV-aanbod.

Thema's die niet aan bod komen in deze Nota

De Bouwstenen in deze Nota omvatten niet alle thema's die aan bod zullen komen in het Programma van Eisen, maar alleen die thema's waar duidelijk andere keuzes in gemaakt kunnen of moeten worden – en die dus goed doorgesproken moeten worden voordat het Programma van Eisen opgesteld wordt.

De thema's die in deze Nota van Bouwstenen niet aan bod komen zijn niet minder belangrijk, maar kennen minder aandachtspunten: het zijn thema's waar SRE geen (grote) veranderingen verwacht ten opzichte van de huidige concessie. Hieronder wordt kort beschreven welke koers SRE kiest op deze thema's en die nader uitgewerkt wordt in het Programma van Eisen:

- **Sociale veiligheid:** het huidige beleid ten aanzien van sociale veiligheid wordt voortgezet. Er vindt momenteel overleg plaats over mogelijke landelijke afspraken m.b.t. sociale veiligheid. Als er landelijke afspraken tot stand komen zullen deze in het programma van Eisen verwerkt worden.
- **Uitvoeringskwaliteit:** SRE verwacht dat de vervoerder zich maximaal inspant om de reiziger een betrouwbare rit te garanderen en dus vertragingen en rituitval zo veel mogelijk tegengaat. Hier zullen strenge maar reële normen aan gesteld worden, rekening houdend met externe factoren (zoals congestie).
- **Personeel:** de vervoerder is verantwoordelijk voor goed personeelsbeleid en een soepele overgang van personeel van de ene naar de ander vervoerder. SRE verwacht dat de vervoerder het personeel voldoende opleidt, coacht en begeleidt en dat de reiziger altijd kan rekenen op servicegericht personeel.
- In deze nota gaan we in op materieel en duurzaamheid (hoofdstuk 6). Daarnaast stelt SRE eisen aan het **comfort van het materieel**: zitcomfort, rijcomfort, geluidsproductie, etcetera. Er zal een pakket aan minimumeisen gesteld worden. De vervoerder wordt daarnaast geprikkeld om een beter comfort aan te bieden, met name op de HOV-lijnen (zie ook de paragraaf over *branding* in hoofdstuk 2).

Leeswijzer – samenvatting per hoofdstuk

In de volgende hoofdstukken worden per thema de bouwstenen beschreven:

- Hoofdstuk 2 is een overkoepelend hoofdstuk waarin wordt beschreven hoe integrale marketing benut wordt als instrument voor een vraaggericht OV-aanbod.
- Hoofdstuk 3 tot en met 6 bevatten bouwstenen m.b.t. inhoudelijke keuzes, waaronder het voorzieningenniveau, zero emissie en tarieven
- Hoofdstuk 7 en 8 beschrijven de organisatie van het OV en de financiën.

Elk hoofdstuk begint met een korte samenvatting van de bouwstenen van dat thema.

2 Overkoepelend: integrale marketing

Bouwstenen op hoofdlijnen

- SRE zet in op *integrale marketing* om meer reizigers aan te trekken, waarbij alle facetten van het OV-aanbod worden afgestemd op de vraag van de reiziger.
- De vervoerder is primair verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het OV, en dus ook voor het opzetten en uitvoeren van een marketingstrategie. SRE prikkelt de vervoerder om zich echt op de reiziger te richten.
- *Branding* wordt ingezet als nuttig middel zijn om het OV-netwerk herkenbaarder, inzichtelijker en aantrekkelijker te krijgen voor de reiziger.
- Van de vervoerder wordt verwacht dat deze een actieve bijdrage levert aan de samenleving in de regio Eindhoven en hiermee tegelijk bijdraagt aan het imago van en bekendheid over het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld door het aangaan van allianties met bedrijven en kenniscentra, en het inzetten van mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt.

Deze bouwstenen worden hieronder nader uitgewerkt.

OV-visie: met integrale marketing inspelen op de vraag van de reiziger

In de OV-visie wordt gekozen voor *integrale marketing*. om beter in te spelen op de vraag van de reiziger. *Integrale marketing* omvat meer dan promotie alleen: het is het afstemmen van alle aspecten van het OV-aanbod op de vraag van de reiziger, gebaseerd op gedegen onderzoek hiernaar. Dit omvat dus ook het doorontwikkelen van het lijnennet, de keuze in materieel, de uitstraling en *branding*, het leveren van een actieve bijdrage aan de samenleving en het aanbod van reisinformatie.

Het doel hiervan is een positieve spiraal in gang te zetten en meer reizigers te vervoeren binnen de beschikbare middelen. Zeker nu de financiën onder druk staan is het belangrijk dat het OV beter inspeelt op de vraag van de reiziger en de kostendekkingsgraad van het OV hoger wordt: daardoor komen er meer reizigersinkomsten binnen, die benut kunnen worden voor het in stand houden en verder verbeteren van het lijnennet.

Vervoerder is primair verantwoordelijk voor marketing

In de nieuwe concessie blijft de vervoerder primair verantwoordelijk voor marketing, en dus voor het ontwikkelen van het OV-aanbod. SRE verwacht van de vervoerder dat deze zich goed verdiept in de vraag van de reiziger, op basis daarvan een integrale marketingvisie opstelt en vanuit die visie het OV-aanbod waar nodig aanpast op de vraag.

De vervoerder doet dit niet alleen: via de *ontwikkelteams* worden SRE, gemeenten en reizigersoverleg nauw betrokken bij deze ontwikkelingen (zie hoofdstuk 3 voor een uitwerking van de ontwikkelteams). In de ontwikkelteams wordt aan netmanagement gedaan: jaarlijks wordt een aantal lijnen of lijnbundels onder de loep genomen. Hierbij wordt –op alle aspecten van het OV-aanbod bekeken wat er verbeterd kan worden om de lijnen attractiever te maken.

De praktijk leert dat het in het OV vaak een uitdaging is om de vervoerder te prikkelen om ook echt aan de slag te gaan met de vraag van de reiziger. Er zijn prikkels op twee momenten: bij de aanbesteding en tijdens de looptijd van de concessie:

- **Bij de aanbesteding** vraagt SRE een *overkoepelende marketingvisie* uit. Dit plan dient als kapstok voor de gehele offerte: de vervoerder schetst zijn visie op de toekomst van het OV in de regio, en geeft aan welke maatregelen hij neemt om in te spelen op de vraag van de reiziger. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt in onderliggende uitvoeringsplannen, waaronder het vervoerplan, het materieelplan, het reisinformatieplan, etcetera. Ook wordt gevraagd welke lijnen/lijnbundels en welke onderwerpen hij wil agenderen voor de ontwikkelteams. Het geheel aan plannen wordt kwalitatief beoordeeld bij de gunning van de concessie.
- **Tijdens de looptijd van de concessie:** als primair verantwoordelijke voor de ontwikkeling van het OV is de vervoerder *opbrengstverantwoordelijk*, en heeft dus de lusten en lasten van hogere of lagere reizigersopbrengsten. Daarnaast wordt de vervoerder mogelijk verder geprikkeld door een bonus-/malusregeling op bijvoorbeeld reizigersgroei. Ook kan SRE een derde partij (bijvoorbeeld een marketingdeskundige) inschakelen als de marketing-inspanning van de vervoerder tegenvalt of om een frisse wind te laten waaien door de marketing-aanpak.

Branding benutten voor herkenbaarder openbaar vervoer

Branding is het ontwikkelen van 'merken' voor het OV, inclusief een merknaam en huisstijl die doorgevoerd worden op de voertuigen, op reisinformatie, haltes, etcetera. In binnen- en buitenland wordt *branding* steeds vaker gebruikt om het OV een herkenbare en wervende uitstraling te geven, maar ook om het OV-aanbod inzichtelijker te maken voor de reiziger.

Inzichtelijker maken kan bijvoorbeeld door specifieke 'producten' zoals HOV en de Buurtbus een eigen gezicht te geven, waardoor de reiziger gelijk herkent met wat voor soort OV hij te maken heeft. Dat vraagt wel om balans: een te grote diversiteit aan *brandings* kan juist verwarrend werken. Bovendien kan het sterk prijsopdrijvend werken bij de exploitatie, doordat er meerdere kleine materieelparken voor elk *brand* moeten zijn.

SRE daagt de vervoerder daarom uit om vanuit zijn marketingvisie een aanpak voor *branding* te ontwikkelen: de vervoerder is immers primair verantwoordelijk voor marketing en heeft de meeste kennis over zowel de klant als over zijn exploitatie.

Uitgangspunt bij deze aanpak is minimaal een herkenbare *branding* voor de HOV-lijnen, aangevuld met mogelijke en 'tramachtige uitstraling' (zie ook het kader hieronder).

Vraagstuk: hoe kan een tramachtige uitstraling voor HOV gerealiseerd worden?

Op de HOV-lijnen leeft het idee om apart materieel in te zetten dat niet alleen duidelijk herkenbaar is, maar zich bovendien qua uitstraling en comfort zou moeten kunnen meten met een tram.

Er zijn in de markt diverse bustypes beschikbaar met een 'tramachtige' uitstraling. Deze verschillen sterk in uitvoering: variërend van een aantal relatief eenvoudige maatregelen die de bus 'tramachtig' maken (bijv. aansprekende voorkant en dichte wielkappen) en die beperkt duurder zijn dan een reguliere bus, tot modellen die qua bouw geheel verschillen met een gewone bus – en vaak twee tot vier keer duurder zijn dan reguliere bussen.

Vanwege deze variëteit in uitvoering én kosten is het de vraag hoe ver SRE hiermee gaat. Een keuze voor een dure bus leidt tot fors hogere kosten die waarschijnlijk niet goed te maken zijn door de hogere reizigersopbrengsten, waardoor het ten koste zal gaan van het voorzieningenniveau.

Daarom stelt het SRE voor de vervoerder bij de aanbesteding voor te schrijven om op HOV-lijnen materieel in te zetten met een meer 'tramachtige' uitstraling. Nader bezien moet worden in welke mate dit ten koste mag gaan van het totale voorzieningenniveau.

Maatschappelijk verantwoord openbaar vervoer

SRE wil een vervoerder die verder kijkt dan bussen rijden alleen, maar zich inspant om een positieve bijdrage te leveren aan de samenleving in de regio Eindhoven – en daarmee tegelijk bijdraagt aan het imago en de bekendheid van het openbaar vervoer. Dit kan bijvoorbeeld vorm krijgen in het aangaan van slimme allianties met ondernemers, kennisinstellingen en andere organisaties in de regio bij het opzetten en uitvoeren van marketingacties, het ontwikkelen van het lijnennet, etcetera.

Daarnaast wordt verwacht dat Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) een integraal onderdeel vormt van zijn marketingvisie en uitvoeringsplannen. MVO kan bestaan uit het in dienst nemen van mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt (social return), of door speciale aandacht voor reizigers met een beperking. Dergelijke initiatieven worden gewaardeerd bij de gunningscriteria. Daarnaast wordt van de vervoerder verwacht dat deze zich inzet voor duurzaamheid en de transitie naar zero emissie: zie hoofdstuk 6.

3 Netwerk en voorzieningenniveau

Bouwstenen op hoofdlijnen

- SRE kiest voor een vraaggericht netwerk, waarbij de vraag van de reiziger centraal staat bij het bepalen van het voorzieningenniveau (het lijnennet en de dienstregeling).
- De uitvraag van het voorzieningenniveau geeft de vervoerder (binnen kaders) de ruimte om verbeteringen aan te bieden. Ook moet vanwege de financiële uitdagingen rekening gehouden worden met een teruggang in voorzieningenniveau.
- Daarom kiest SRE voor een stapsgewijze uitvraag van het netwerk:
 - Een **Kernnetwerk** met lijnen die minimaal geboden moeten worden. Welke lijnen dit zijn en welke eisen daaraan gesteld worden is afhankelijk van de (huidige en potentiële) vraag van de reiziger.
 - Een **Pluspakket** waarin de vervoerder geprikkeld wordt om meer vervoer aan te bieden binnen het beschikbare budget.
- Na gunning van de concessie werken vervoerder, SRE en gemeenten verder aan het netwerk door middel van netmanagement.
- Voor verbindingen met zo weinig vraag dat regulier openbaar vervoer geen haalbare oplossing meer is wordt gezocht naar maatwerkoplossingen.

Deze bouwstenen worden hieronder nader uitgewerkt.

OV-visie: vraaggericht netwerk

In de OV-visie heeft SRE gekozen voor een vraaggericht netwerk: de vraag van de reiziger staat centraal bij het vormgeven het voorzieningenniveau. Het uitgangspunt is dat op iedere verbinding een vervoeraanbod wordt geboden dat past bij de vervoervraag.

Dit leidt ertoe dat er meer hiërarchie in het netwerk komt. De ruggengraat van het netwerk wordt gevormd door de spoorlijnen (geen onderdeel van de concessie), het HOV-netwerk en de doorstroommassen: snelle en hoogfrequente lijnen op verbindingen met veel vraag naar vervoer. Deze worden aangevuld met reguliere buslijnen en buurtbussen. Op die verbindingen waar de vraag zo laag is dat er geen regulier OV geboden kan worden kan in specifieke gevallen naar maatwerk gezocht worden in samenwerking met andere partijen.

Flexibele uitvraag, gebaseerd op de vraag van de reiziger

De vraag van de reiziger staat dus centraal bij het uitvragen van het netwerk en de dienstregeling. Op basis van een analyse van de (huidige en potentiële) vervoervraag en van het functioneren van het huidige OV-netwerk ontwerpt SRE de uitvraag van het OV-netwerk in de nieuwe concessie. Deze uitvraag wordt niet 'in beton gegoten', maar biedt ruimte voor flexibiliteit bij de concrete invulling. Er zijn twee belangrijke redenen om flexibiliteit in de uitvraag in te bouwen:

- SRE wil gebruik maken van de expertise van vervoerders, en hen de kans geven om verbeteringen aan te brengen in het netwerk; ook omdat de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is (zie ook hoofdstuk 8);
- Bovendien moet rekening gehouden worden met de eerder benoemde financiële uitdagingen. Hoewel SRE er naar streeft het voorzieningenniveau op peil te houden, moet rekening gehouden worden met een daling in vervoeraanbod van 5 – 15 %¹.

Om deze flexibiliteit vorm te geven kiest SRE voor een getrapte uitvraag: een *kernnetwerk* met lijnen die de vervoerder minimaal moet bieden, en een *pluspakket* waarin de vervoerder ruimte krijgt extra vervoeraanbod aan te bieden.

Kernnetwerk: ondergrens in het aanbod

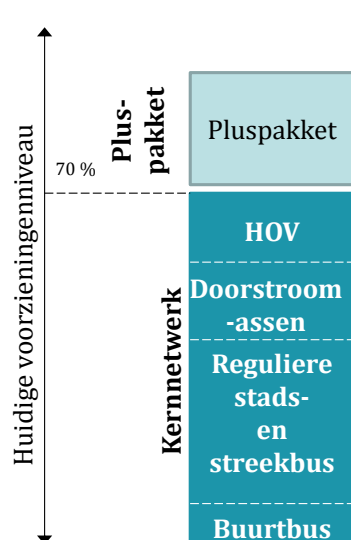
Het Kernnetwerk is een ondergrens in het vervoeraanbod. Het Kernnetwerk bestaat uit verbindingen of lijnen die de vervoerder minimaal moet aanbieden, inclusief minimale bedieningstijden en frequenties. De inschrijvende vervoerders worden geprikkeld het Kernnetwerk zo veel mogelijk aan te vullen met extra vervoer in het Pluspakket (zie volgende paragraaf)

Het Kernnetwerk wordt gebaseerd op een analyse van de huidige en potentiële vraag, en van het functioneren van het huidige OV-netwerk. Het zal deels bestaan uit huidige OV-lijnen, maar waar mogelijk of nodig optimaliseert SRE het netwerk. Daarnaast krijgen ook vervoerders enige vrijheid de lijnvoering van het Kernnetwerk te optimaliseren en bijvoorbeeld te bepalen welke haltes exact worden aangedaan door welke lijn.

Het Kernnetwerk is een ondergrens in het aanbod, en zal ongeveer 70 % van het huidige vervoeraanbod omvatten, en dus 30 % minder dan het huidige OV-aanbod: er is er sprake van 5 – 15 % daling van het vervoeraanbod door stijgende marktprijzen en is er nog ongeveer 15 % nodig om de vervoerder de ruimte te geven om met wezenlijke verbeteringen te komen.

De eisen in het Kernnetwerk worden als volgt opgebouwd:

¹ Schatting op basis van marktprijzen bij recente aanbestedingen.



- De HOV-verbindingen en doorstroommassen worden in het Kernnetwerk geëist.
- De Buurtbus is een goed functionerende vervoervorm voor verbindingen met weinig vraag. Huidige buurtbussen blijven bestaan, mits een zekere ondergrens in aantal reizigers behaald wordt.
- Op het tussenliggende niveau, de reguliere stads- en streeklijn, wordt opgebouwd aan de hand van de (huidige en potentiële) vraag van de reiziger. Hoe meer reizigers, hoe meer vervoeraanbod – en dus hogere frequenties en ruimere bedieningstijden.

Vraagstuk: frequenties HOV en doorstroommassen

De HOV-lijnen en doorstroommassen in de regio worden opgenomen in het Kernnetwerk. De frequentie op deze lijnen is vastgesteld door de Regioraad op 25 februari 2010 (rapport 'HOV netwerk in de regio Zuidoost-Brabant'):

- HOV-bussen rijden 6 – 8 keer per uur in de spitsuren, daarbuiten 4 keer per uur
- Op de doorstroommassen rijden bussen 4x per uur in de spits, 2x per uur daarbuiten.

Een belangrijk vraagpunt voor het Kernnetwerk is of deze frequenties onverkort worden overgenomen. Het legt al een groot beslag op het budget, wat dus niet meer gebruikt kan worden voor 'reguliere' stads- en streeklijnen. Dit kan ertoe leiden dat op HOV-lijnen zelfs 4x per uur rijden op momenten dat er weinig vraag naar is (bijvoorbeeld 's avonds laat of op zondagochtend), terwijl er geen budget meer is voor reguliere buslijnen op drukker momenten – en waar meer reizigers gebruik van maken.

In de uitwerking van het Programma van Eisen zal kritisch gekeken worden naar de normering voor HOV versus het Kernnetwerk voor de overige lijnen. Eventuele besluitvorming over aanpassing van de HOV-normen zal dan expliciet worden meegenomen in de besluitvorming rondom het Programma van Eisen.

Pluspakket: vraaggerichte aanvulling

Bij de aanbesteding worden inschrijvende vervoerders gevraagd het Kernnetwerk aan te vullen met extra vervoeraanbod: het Pluspakket. Dit extra aanbod kan bestaan uit extra vervoer op de lijnen van het Kernnetwerk (hogere frequenties, langere bedieningstijden), maar ook uit geheel nieuwe verbindingen – of een combinatie van die twee.

Via de gunningscriteria worden inschrijvers geprikkeld om een zo groot mogelijk, maar vooral een zo goed mogelijk Pluspakket aan te bieden. Ook hierbij speelt de vraag van de reiziger een belangrijke rol: de vervoerder wordt geprikkeld om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de bestaande én potentiële vraag van de reiziger. Dit kan bijvoorbeeld door hogere frequenties te bieden op verbindingen met veel vraag, maar ook het aanbieden van een passende en efficiënte vervoeroplossing voor een verbinding met minder vraag.

Doorontwikkelen met netmanagement

De opbouw van het Kernnetwerk en Pluspakket zijn de instrumenten om het OV-aanbod voor het eerste jaar van de concessie te ontwikkelen. Na gunning van deze concessie vervalt het onderscheid tussen Kernnetwerk en Pluspakket: er is dan één integraal OV-netwerk dat SRE, vervoerder en gemeenten in *ontwikkelteams* stapsgewijs verder ontwikkelen (zie ook hoofdstuk 7).

Voor de ontwikkeling van het lijnennet wordt hierbij ingezet op *netmanagement*. Hierbij worden jaarlijks een aantal lijnen of lijnbundels onder de loop genomen. Bekeken wordt hoe deze lijnen / lijnbundels versterkt kunnen worden.

Maatwerk

Door de hierboven beschreven opbouw van Kernnetwerk en Pluspakket wordt een zo groot mogelijk vervoeraanbod gerealiseerd dat zo goed mogelijk op de vraag van de reiziger inspeelt. Door de financiële uitdagingen valt het echter niet uit te sluiten dat het vervoeraanbod daalt ten opzichte van de huidige concessie, en er daardoor 'witte vlekken' overblijven die niet bediend worden door regulier openbaar vervoer.

SRE spant zich in samenspraak met gemeenten ervoor in om op deze 'witte vlekken' toch een vervoeroplossing te kunnen bieden, die past bij de beperkte vervoervraag. Dit kan bijvoorbeeld een kleine wijkbus zijn, maar ook een flexibel busje met vrijwilligers, of geheel nieuwe oplossingen, zoals dorpsdeelauto's of 'digitaal liften'. Ook kan gedacht worden aan tussenvormen tussen OV en WMO-vervoer².

Het primaat voor dergelijke initiatieven ligt bij gemeenten. SRE wil dergelijke oplossingen faciliteren, mits ook andere partijen medefinancieren. SRE heeft op dit moment een *maatwerkbudget* (200.000 euro per jaar), waaruit een aantal pilots met maatwerkinitiatieven worden opgezet. Als dit goed blijkt te functioneren kan deze werkwijze in de nieuwe concessie worden voortgezet.

² Wmo = Wet Maatschappelijke Ondersteuning. Wmo-vervoer is vervoer voor mensen met een beperking. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het Wmo-vervoer.

4 Tarieven en OV-chipkaart

Bouwstenen op hoofdlijnen

- Een goed doordacht tariefstelsel met passende tarieven voor verschillende doelgroepen wordt gebruikt als instrument om meer reizigers aan te trekken en reizigersinkomsten te genereren.
- De vervoerder krijgt – binnen kaders – ruimte om de tarieven vorm te geven. De vervoerder moet zich hierbij wel houden aan een door SRE vast te stellen tarievenkader. Het landelijk tariefkader (LTK) en het Brabants tarievenhuis zijn hierbij uitgangspunten, evenals mogelijke nieuwe afspraken over landelijke standaardisatie.
- Een vraagpunt is in welke mate de vervoerder tarieven mag laten stijgen om de reizigersinkomsten te verhogen. Tariefstijgingen kunnen benut worden om de reizigersinkomsten te verhogen en zo het beschikbare budget voor het voorzieningenniveau te vergroten. Maar het wel leiden tot een daling van het aantal reizigers en kan bovendien betekenen dat OV niet voor alle doelgroepen betaalbaar meer is. Uitgangspunt is dat eventuele tariefstijgingen hand-in-hand gaan met hogere kwaliteit. Of andersom: een hogere kwaliteit mag ook tot hogere tarieven leiden.

Deze bouwstenen worden hieronder nader uitgewerkt.

OV-visie: passende tarieven voor iedere doelgroep

In de OV-visie kiest SRE voor een tariefstelsel met passende tarieven en proposities voor verschillende doelgroepen. Dit kan een nuttig instrument zijn om meer reizigers aan te trekken en de reizigersinkomsten te vergroten.

Ook kunnen tarieven benut worden om reizigersgedrag te beïnvloeden. Dit kan door bijvoorbeeld reizen in de daluren aantrekkelijker te maken, zodat de verhouding tussen de aantallen reizigers in de spits- en de daluren minder uiteen loopt, wat een gunstig effect heeft op de efficiency van het openbaar vervoer.

Vervoerder krijgt vrijheid binnen kaders

Tarieven zijn zeer bepalend voor de reizigersopbrengsten. SRE verwacht dan ook dat de vervoerder voorstellen doet voor het verder ontwikkelen van het tariefstelsel, op basis van onderzoek naar reizigersgedrag.

Omdat de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is wil SRE de vervoerder hier – binnen kaders – ook vrijheid in geven: als zijn voorstellen voldoen aan de hieronder geschetste kaders zal SRE deze voorstellen overnemen. Voorstellen buiten deze kaders worden alleen overgenomen na besluitvorming hierover bij SRE.

Ook is de vervoerder verantwoordelijk voor de distributie: verkrijgbaarheid van OV-chipkaarten en oplaad- en afhaalmogelijkheden.

Bij het stellen van kaders zal SRE zich in ieder geval houden aan het Landelijk Tariefkader (LTK), waarin onder andere afspraken zijn opgenomen over het opstaptarief (de 4 euro die wordt afgeschreven bij het begin van een rit), het basistarief en spits- en dal tijden.

Daarnaast vindt momenteel overleg plaats tussen decentrale overheden, vervoerders, NS en het ministerie van I&M over mogelijke verdergaande landelijke afspraken. Het voornemen van de regering om de studenten-OV-kaart (SOV) af te schaffen speelt hierbij ook een rol. Als deze landelijke afspraken tot stand komen zullen deze ook onderdeel vormen van de kaders die SRE stelt aan de vervoerder.

Daarnaast vormt ook het Brabants tarievenhuis een uitgangspunt voor de kaders. Hierin hebben SRE en de provincie Noord-Brabant afspraken gemaakt over een tariefstructuur. Het Brabantse tarievenhuis bestaat momenteel uit de volgende producten en tarieven:

Brabants tarievenhuis (2013)

Reizen op saldo

Vaste voet € 0,86

Kilometertarief € 0,137

Maandabonnement

€ 81,70 per maand voor onbeperkt reizen door Brabant (alleen 12-18 jaar)

€ 40,85 per maand voor onbeperkt reizen op werkdagen (alleen 16-17 jaar)

Impulsk kaartje

€ 3,50 per rit (papieren kaartje, verkoop in de bus).

Korting reizen op saldo

Leeftijdskorting

Reizigers van 4 t/m 11 jaar en 65 + krijgen landelijk 34 % korting. In Brabant geldt dat ook voor reizigers van 12 – 18 jaar.

Dalkorting

€ 10,90 per jaar voor 40 % korting in de daluren (stapelbaar met leeftijdskorting)

Bovengenoemde kaders leiden tot een tariefstructuur met tarieven die de vervoerder in ieder geval moet aanbieden. Daarbuiten is de vervoerder in ieder geval vrij nieuwe tarieven te introduceren. Een expliciet vraagpunt is welke vrijheid de vervoerder krijgt om binnen dit kader tarieven te verhogen, bijvoorbeeld het kilometertarief.

Vraagstuk: tariefstijgingen inzetten voor meer voorzieningenniveau

Zoals geschetst in de inleiding van deze Nota kent het SRE bij de volgende aanbesteding een financiële uitdaging, die ertoe kan leiden dat het voorzieningenniveau met (naar schatting) 5 – 15 % daalt.

Deze financiële uitdaging kan deels worden opgevangen door tarieven te verhogen: dat betekent immers dat er meer reizigersinkomsten zijn en dus het totale budget voor het in stand houden van het voorzieningenniveau groter wordt. Dit effect is het grootst als de vervoerder hier al bij de aanbesteding zekerheid over kan worden meegegeven: dan kan deze er immers rekening mee houden bij het opstellen van zijn bieding, waardoor deze bij hetzelfde budget meer vervoer kan aanbieden. Daarom is het van belang hier vooraf duidelijkheid over te scheppen. Tarieven verhogen na gunning van de concessie leidt vooral tot extra inkomsten voor de vervoerder, zonder dat hier beter vervoer tegenover staat.

Prijsstijgingen kunnen dus – mits vooraf ingekaderd - een middel zijn om het voorzieningenniveau (in grotere mate) in stand te houden, en dus een groter deel van de regio op meer momenten in de week bereikbaar te houden per OV.

Er kleven uiteraard ook nadelen aan prijsstijgingen. Zo leidt een (sterke) prijsstijging tot minder reizigers. In vrijwel alle gevallen zal een prijsstijging overigens tot meer reizigersinkomsten leiden. Openbaar vervoer is beperkt prijselastisch (afhankelijk van de doelgroep), wat betekent dat een prijsstijging weliswaar tot minder reizigers leidt, maar het aantal reizigers minder hard daalt dan de tarieven stijgen.

Dit neemt niet weg dat (sterke) prijsstijgingen maatschappelijk ongewenst kunnen zijn. Bovendien verkleint een mogelijke reizigersdaling de positieve impact van OV op de leefbaarheid, duurzaamheid en economie van de regio. Dit vraagt dus om een zorgvuldige balans.

Bij het zoeken naar deze balans is het uitgangspunt in alle gevallen dat een prijsstijging benut wordt om een verbetering voor de reiziger te realiseren. Dit kan zitten in het meer op peil houden van het voorzieningenniveau, maar ook in een kwaliteitsverbetering. Zo kan er aan gedacht worden om voor lijnen met een duidelijk hogere kwaliteit (met name HOV) een hoger tarief te vragen.

5 Reisinformatie

Bouwstenen op hoofdlijnen

- SRE kiest voor het bieden van actuele reisinformatie, overal en altijd. De focus ligt op digitale reisinformatie, waaronder mobiele toepassingen.
- Van de vervoerder wordt daarom geëist dat deze een basispakket met reisinformatie aanbiedt. Dit omvat naast een breed pakket aan digitale reisinformatie (vooralsnog) ook papieren reisinformatie. De vervoerder wordt geprikkeld in haar bieding meer reisinformatie aan te bieden, gekoppeld aan haar marketingvisie.
- Het pakket aan reisinformatie wordt tijdens de looptijd van de concessie verder ontwikkeld en bijgesteld.
- SRE kiest voor open data: de vervoerder moet real-time informatie beschikbaar stellen aan (o.a.) het Nationaal Datawarehouse OV (NDOV). Dit kan gebruikt worden voor het aansturen van displays op haltes, maar kan ook door derden benut worden om bijvoorbeeld *apps* te ontwikkelen.

Deze bouwstenen worden hieronder nader uitgewerkt.

OV-visie: actuele reisinformatie, overal en altijd

SRE kiest in de OV-visie voor het bieden van actuele reisinformatie, overal en altijd. Doordat alle bussen tegenwoordig voorzien zijn van voertuigvolgsystemen en steeds meer mensen over (mobiel) internet en een smartphone beschikken kunnen steeds meer reizigers overal en altijd op de hoogte gehouden worden van real-time reisinformatie.

Er is hierbij een duidelijke tendens waarneembaar van fysieke (papieren) reisinformatie naar digitale reisinformatie, en van collectieve informatie (bijvoorbeeld via een display) naar individuele reisinformatie (bijvoorbeeld een smartphone).

Tegelijk moet er rekening mee gehouden worden dat een deel van de reizigers niet over een smartphone beschikt. Daarom moet er (vooralsnog) ook voldoende aanbod in papieren reisinformatie zijn, aangevuld met persoonlijke reisinformatie op de grote knooppunten.

Vervoerder biedt basispakket – en meer

De vervoerder moet minimaal de basis op orde hebben qua reisinformatie. Dit omvat in ieder geval een pakket aan digitale reisinformatie, waaronder een uitgebreide (mobiele en reguliere) website, een *app* en displays in de bussen. Daarnaast dient de vervoerder te zorgen voor papieren reisinformatie vooraf (bijv. lijnfolders) en op de halte (vertrekstaten en lijnnetkaarten). Op grote knooppunten, waaronder in ieder geval station Eindhoven, is een servicebalie. Een (fysiek) busboekje is niet meer nodig.

De vervoerder wordt geprikkeld om verder te gaan met reisinformatie, in lijn met zijn overkoepelende visie op marketing (zie hoofdstuk 2). Dit kan bijvoorbeeld gaan om het integraal doorvoeren van *branding* in de reisinformatie, of het aanbieden van displays met reisinformatie bij belangrijke attractiepunten (bedrijven, ziekenhuizen, etcetera). Ook

wordt de vervoerder uitgedaagd om zo veel mogelijk andere modaliteiten (trein, fiets, auto, etcetera) in zijn reisinformatie te betrekken. Dit omvat minimaal actuele vertrektijden van treinen bij aankomst op stations.

Tijdens de looptijd van de concessie zal het aanbod aan reisinformatie geactualiseerd worden. Van de vervoerder wordt verwacht dat deze minimaal elke twee jaar zijn aanbod aan reisinformatie actualiseert. Het geactualiseerde plan wordt besproken in het tactisch ontwikkelteam (zie hoofdstuk 7). Dit kan ertoe leiden dat op enig moment ervoor gekozen wordt om papieren reisinformatie verder te vervangen door digitale reisinformatie.

Open data

Naast de vervoerders zijn er steeds meer aanbieders van innovatieve vormen van reisinformatie via bijvoorbeeld *apps* op smartphones. SRE wil deze innovatie stimuleren en eist daarom dat de vervoerder zijn (real-time) reisinformatie ter beschikking stelt aan het Nationale Datawarehouse OV (NDOV), waarin alle data uit heel Nederland gebundeld wordt. Ontwikkelaars kunnen deze data gebruiken om *apps* en andere toepassingen te ontwikkelen.

De data die aan NDOV geleverd wordt gebruikt het SRE ook om real-time reisinformatie te tonen op de displays op haltes. Vanwege de lange levensduur van deze displays en de integratie met andere haltevoorzieningen worden deze displays niet door de vervoerder, maar door SRE gekocht en beheerd (in nauwe samenspraak met de wegbeheerder). In ieder geval alle HOV-haltes zijn voorzien van dergelijke displays.

6 Materieel en duurzaamheid

Bouwstenen op hoofdlijnen

- SRE streeft naar *zero emissie* in het openbaar vervoer. Daar wordt stapsgewijs naartoe gewerkt. Bovendien wordt het OV ook schoner door beter aan te sluiten op de vraag: hoe meer reizigers in de bus, hoe minder uitstoot per reiziger.
- Verduurzaming en zero emissie wordt gestimuleerd, maar mag niet ten koste gaan van het voorzieningenniveau. De vervoerder wordt geprikkeld om zo ver mogelijk te gaan met het verduurzamen van de concessie, zowel bij de start als tijdens de looptijd van de concessie.
- SRE wil dat de regio Eindhoven voorop loopt in de ontwikkeling naar zero emissie, passend bij de rol van de regio Eindhoven als *brainport* van Nederland. Daarom stimuleert SRE de transitie naar zero emissie:
 - De vervoerder wordt uitgedaagd om (indien haalbaar) vanaf de start van de concessie een aantal zero emissie-voertuigen in te zetten.
 - Pilots met zero emissie-voertuigen worden gecontinueerd en gestimuleerd, waarbij actief gezocht wordt naar allianties met andere partijen.
 - Tijdens de looptijd van de concessie wil SRE verder toewerken naar zero emissie. Daarom wordt een *transitiepad* uitgevraagd bij de vervoerder. Om transitie mogelijk te maken wordt er bij de start van de concessie geen geheel nieuw materieelpark geëist, maar is er ruimte om dit stap voor stap te vervangen

Deze bouwstenen worden hieronder nader uitgewerkt.

OV-visie: stapsgewijs naar zero emissie

In de OV-visie kiest SRE ervoor om toe te werken naar zero emissie openbaar vervoer. Waar mogelijk wordt aangehaakt bij de snel vorderende technologische ontwikkelingen op het gebied van duurzaam busvervoer, en worden – mits passend binnen het budget – nieuwe brandstoffen en aandrijftechnologieën gebruikt om het OV in de regio Eindhoven verder te verduurzamen.

Naast het verduurzamen van de techniek wordt het OV ook duurzamer door de vraaggerichte benadering die o.a. in de hoofdstukken 1 en 2 is geschetst. Dit leidt immers tot ‘vollere bussen’, en dus tot een lagere uitstoot per reiziger en per reisbeweging in de regio Eindhoven.

Wat is zero emissie?

Een zero emissie voertuig is een voertuig dat wordt voortbewogen zonder verontreinigende uitlaatemissies van dat voertuig. Met de huidige stand der techniek zijn dat elektrische voertuigen (trolley, on-board accu, wisselaccu, inductie, conductie, etc.) en waterstof-/brandstofcel voertuigen. Mogelijk zijn er in de toekomst nog meer technieken mogelijk.

Wel schoon, maar niet zero emissie zijn voertuigen die rijden op biobrandstoffen als groengas en biodiesel. Over de gehele keten bezien is er weliswaar bij deze biobrandstoffen geen sprake van verontreinigende emissies, maar het voertuig zelf stoot wel degelijk schadelijke stoffen uit.

Op dit moment is zero emissie in de meeste gevallen nog wel duurder dan exploitatie met een reguliere dieselbus; niet alleen doordat het materieel duurder is, maar ook doordat het in veel gevallen een beperkte actieradius heeft (meer bussen nodig om de dienstregeling te rijden) en doordat er (forse) investeringen gedaan moeten worden in de infrastructuur. De verwachting is dat de TCO (total costs of ownership) van zero emissie voertuigen in de toekomst zal dalen en dat sommige zero emissie voertuigen de TCO van dieselmaterieel zullen behalen. De tijdshorizon waarin dit kan gebeuren is nog niet duidelijk, maar de verwachting is dat dit niet eerder dan in 2025 / 2030 zal zijn. Om dat te bereiken is het wel nodig dat er forse stappen worden gezet en er een grote vraag (wereldwijd) ontstaat naar zero emissie voertuigen.

Zo veel mogelijk verduurzamen, maar niet ten koste van het voorzieningenniveau

SRE opent met de nieuwe concessie het pad naar zero emissie. Zoals beschreven in hoofdstuk 1 kent SRE een financiële uitdaging en staat het voorzieningenniveau onder druk. SRE wil dat reizigers niet de dupe worden van verduurzaming, en kiest er daarom voor om de keuze voor verduurzaming niet ten koste te laten gaan van het voorzieningenniveau. Dit betekent dat het OV zo duurzaam mogelijk wordt ingericht, voor zo ver dit niet leidt tot (substantiële) meerkosten die betaald moeten worden uit het beschikbare budget voor exploitatie. Financiering van eventuele meerkosten van zero emissie vervoer uit andere geldstromen (overheid danwel derden) is uiteraard wel mogelijk. Zo kunnen gemeenten er bijvoorbeeld voor kiezen om extra bij te dragen aan duurzame bussen op de lijnen in of naar hun gemeente.

De vervoerder wordt bij de aanbesteding uitgedaagd om binnen deze randvoorwaarde zo duurzaam mogelijk OV aan te bieden:

- De vervoerder wordt gevraagd om vanaf de start van de concessie (indien haalbaar) zo veel mogelijk zero emissie-voertuigen in te zetten.
- Daarnaast wordt via pilots en via een door de vervoerder te ontwikkelen *transitiepad* tijdens de looptijd van de concessie verder gewerkt aan de transitie naar zero emissie.

Vanaf de start van de concessie zo veel mogelijk zero emissie

Ook al is een volledige transitie naar zero emissie busvervoer bij aanvang van de komende concessie financieel waarschijnlijk niet haalbaar, SRE wil wel dat er op (relatief) korte termijn stappen worden gezet naar een duurzamer OV. Als regio wil SRE voorop lopen in

innovatieve ontwikkelingen als toptechnologische regio (Brainport). Deze regionale kennis wil SRE inzetten voor de verduurzaming van het OV.

Daarom zal de vervoerder bij de aanbesteding geprikkeld worden om (indien haalbaar) al bij de start van de concessie een aantal zero emissie-voertuigen aan te bieden. Dit wordt hetzij uitgevraagd als gunningscriterium (waarbij meer bussen de vervoerder meer punten oplevert), hetzij als optie, waarbij er een aparte prijs wordt uitgevraagd voor zero emissie-voertuigen.

Stimuleren zero emissie door middel van pilots en allianties

Om de transitie naar zero emissie verder te stimuleren kunnen pilots worden ingezet. De eventuele lopende pilots m.b.t. zero emissie-voertuigen zullen worden gecontinueerd. Nieuwe pilots worden gestimuleerd, waar mogelijk in samenwerking met het lokale bedrijfsleven. SRE gaat actief op zoek naar allianties op dit gebied. Ook voor de pilots geldt dat deze niet gefinancierd worden uit het beschikbare budget voor exploitatie. Er zal dus medefinanciering plaats moeten vinden vanuit andere geldstromen om eventuele meerkosten of (voor-)investeringen af te kunnen dekken.

Stapsgewijs transitiepad: blijven inspelen op nieuwe ontwikkelingen

Duurzame technieken ontwikkelen zich razendsnel. Technieken die nu nog duurder zijn dan een reguliere dieselbus, zijn dit binnen een paar jaar wellicht niet meer. Hoe snel deze ontwikkeling gaat is moeilijk te voorspellen. Ook is moeilijk te zeggen welke technieken het meest duurzaam en het meest efficiënt blijken te zijn. Daar waar een aantal jaren geleden vooral veel ontwikkelingen te zien waren bij waterstofvoertuigen, zijn momenteel juist elektrische bussen steeds efficiënter en (kosten-)effectiever aan het worden. Wellicht zet die ontwikkeling zich voort, maar wellicht komt er ook een ontwikkeling bovendrijven die we nu nog niet voorzien.

SRE wil mee kunnen gaan met nieuwe ontwikkelingen. Daarom kent de nieuwe SRE-concessie voldoende flexibiliteit om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Tijdens de looptijd van de concessie moet een grootscheepse transitie naar zero emissie busvervoer gerealiseerd kunnen worden indien dit financieel (gebaseerd op TCO), technisch en inhoudelijk haalbaar blijkt.

Een transitie tijdens de looptijd van de concessie betekent dat het mogelijk moet zijn om de busvloot tijdens de looptijd (deels) te vernieuwen. Als bij de start van de concessie een geheel nieuwe busvloot is aangeschaft wordt dat een zeer kostbare zaak door hogere afschrijvingskosten. Daarom kiest SRE ervoor om geen geheel nieuwe vloot te eisen, maar bestaand materieel toe te staan, mits voldaan wordt aan functionele eisen m.b.t. uitstoot en comfort.

De vervoerder wordt uitgedaagd vooraf al beloftes te doen over verduurzaming, door het beschrijven van het *transitiepad* naar zero emissie dat hij tijdens de looptijd van de concessie wil realiseren.

Als zich nieuwe ontwikkelingen voordoen die noch de vervoerder, noch SRE hebben voorzien, worden deze in de ontwikkelteams besproken en wordt hiervoor een business case opgesteld. Indien dit haalbaar blijkt kunnen SRE en de vervoerder er dan voor kiezen deze nieuwe ontwikkeling te implementeren.

7 Organisatie

Bouwstenen op hoofdlijnen

- Tijdens de looptijd van de concessie werken de vervoerder, SRE, gemeenten en het Reizigersoverleg SRE samen aan het verder ontwikkelen van het OV-aanbod. De concessie moet daarom voldoende flexibel zijn om ontwikkelen mogelijk te maken: een *ademende concessie*.
- De samenwerking tussen deze partijen krijgt vorm in *ontwikkelteams* op twee niveaus op strategisch en tactisch niveau:
 - Strategisch: afstemming op bestuurlijk / directie-niveau over doelen en hoofdkeuzes voor het komende jaar;
 - Tactisch: (door)ontwikkeling van het OV-aanbod in alle facetten: marketing, lijnennet, materieel, tarieven, etcetera. Het uitvoeren van netmanagement is een belangrijke taak van het tactisch ontwikkelteam.
- Op operationeel niveau wordt geen ontwikkelteam opgericht, maar borgt SRE een goede samenwerking tussen vervoerder, SRE en gemeenten door heldere afspraken te maken over afstemming m.b.t. zaken die de dagelijkse exploitatie raken, zoals acute knelpunten, stremmingen, evenementen, etcetera.
- Gemeenten en het Reizigersoverleg SRE zijn onderdeel van de ontwikkelteams. De wijze waarop zij deelnemen wordt afgestemd met deze partijen.
- De vervoerder is verantwoordelijk voor het aanleveren van professionele monitoringsgegevens, die o.a. als input dienen voor de ontwikkelteams.

Deze bouwstenen worden hieronder nader uitgewerkt.

OV-visie: gezamenlijk ontwikkelen in een ademende concessie

SRE wil dat het OV-aanbod tijdens de looptijd van de concessie niet in beton gegoten wordt, maar continu verder wordt ontwikkeld om bijvoorbeeld aan te sluiten bij veranderende vervoervraag of een wijziging in budgetten.

De vervoerder is primair verantwoordelijk voor het (door)ontwikkelen van het OV-aanbod. Maar de vervoerder doet dit niet alleen: in de OV-visie wordt nadrukkelijk gekozen om te ontwikkelen in goede samenwerking tussen vervoerder, SRE, gemeenten en het Reizigersoverleg SRE. Deze samenwerking krijgt vorm in ontwikkelteams op strategisch, tactisch en operationeel niveau, die hieronder nader worden uitgewerkt.

Deze aanpak vereist een 'ademende concessie': een concessie die niet is dichtgetimmerd voor de gehele looptijd van de concessie, maar die voldoende flexibel is om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. In een ademende concessie staat helder omschreven wie wanneer en hoe kan beslissen over wijzigingen in het OV-aanbod, en hoe dit verrekend wordt tussen SRE en vervoerder. Ook de wijze van samenwerking moet tijdens de looptijd van de concessie kunnen worden aangepast, als de betrokken partijen hier samen aanleiding voor zien.

Strategisch ontwikkelteam

In het strategisch ontwikkelteam stemmen SRE en vervoerder op bestuurlijk/directie-niveau één of twee maal per jaar af over doelen en hoofdkeuzes. Ook gemeenten en het Reizigersoverleg SRE worden hierbij betrokken. Er wordt bezien of het beleid van SRE en de overkoepelende marketingvisie van het OV nog past bij de veranderende werkelijkheid en welke bijstelling hierin eventueel nodig is. Ook omvangrijke projecten worden in dit team besproken (bijvoorbeeld HOV-ontwikkeling) evenals (grote) wijzigingen in het financiële kaders worden hier besproken.

Anders dan in de andere ontwikkelteams ligt hier het primaat bij SRE in plaats van bij de vervoerder, omdat het nauw verbonden is met het beleid dat SRE voert en (maatschappelijke) doelen die met OV bereikt moeten worden – ook op langere termijn, waarbij er ook voorbij de einddatum van de concessie gekeken moet kunnen worden.

Op basis van het overleg kan het strategisch team ‘opdrachten’ bepalen voor het tactisch ontwikkelteam voor het (half)jaar erna. Te denken valt aan een focus op bepaalde doelgroepen bij marketingacties, of een lijn(bundel) die onder de loop genomen moet worden bij netmanagement.

Tactisch ontwikkelteam

Het tactisch ontwikkelteam is het belangrijkste platform voor de ontwikkeling van het OV-aanbod. In dit team wordt gesproken over het wijzigen van alle aspecten van het OV-aanbod: de marketingaanpak, het lijnennet, tarieven, etcetera.

Eén van de belangrijkste taken van het tactisch ontwikkelteam is het uitvoeren van *netmanagement*. Hierbij worden elk jaar een aantal lijnen of lijnbundels geanalyseerd, waarna er concrete voorstellen worden uitgewerkt.

Alle betrokken partijen (vervoerder, SRE, gemeenten en het Reizigersoverleg SRE) kunnen ideeën en plannen initiëren in het ontwikkelteam. Daarnaast kunnen ook ideeën van derden worden ingebracht (bijvoorbeeld scholen of werkgevers). Als het door de leden van het ontwikkelteam als een goed idee wordt gezien wordt het idee nader uitgewerkt tot een concreet voorstel, inclusief een business case een raming en voorgestelde verdeling van de kosten, opbrengsten en financiële risico's.

Dit voorstel wordt uitgewerkt door de vervoerder (bij kleinere plannen en projecten) of door een projectteam van vervoerder, SRE en gemeenten (bij grotere projecten). Het voorstel wordt vervolgens ter besluitvorming besproken in het ontwikkelteam. Daarna kan formele besluitvorming plaatsvinden bij de vervoerder en / of SRE (ambtelijk of bestuurlijk).

Wie er formeel een besluit neemt over een wijziging is afhankelijk van het onderwerp. Echter, in alle gevallen is besluitvorming wordt in principe uitgegaan van besluitvorming op basis van consensus. Alle partijen hebben immers een deel van de knoppen in handen:

- De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk, en dus is instemming van de vervoerder gewenst voor zaken die aan reizigersinkomsten raken.
- SRE gaat over de concessie en bijbehorende subsidie en kan dus beslissen over afwijkingen van de concessie en over eventueel benodigd meer-/minderwerk.
- Gemeenten zijn (in de meeste gevallen) wegbeheerder en dus is hun medewerking nodig voor wijzigingen met een infrastructurele component.

Dit betekent dat - zeker bij grote wijzigingen - er altijd naar consensus gezocht moet worden. Voor het geval dit niet bereikt kan worden zal in het bestek een escalatie-procedure beschreven worden.

Afspraken op operationeel niveau

Op operationeel niveau stemmen vervoerder, SRE en gemeenten af over zaken die raken aan de dagelijkse exploitatie, zoals acute knelpunten, werkzaamheden of evenementen.

In de OV-visie staat beschreven dat vervoerder, SRE en gemeenten ook op operationeel niveau samenwerken in een ontwikkelteam. Hoewel samenwerking op operationeel niveau zeker noodzakelijk is, is het de vraag of een ontwikkelteam hiervoor de meest passende oplossing is.

De kwesties die op operationeel niveau spelen zijn vaak relatief kleine, maar wel urgente kwesties waarover in hooguit enkele weken, maar soms ook enkele dagen of zelf uren beslist moet worden. De vraag is of een ontwikkelteam met een regulier vergaderschema voldoende flexibiliteit biedt. Bovendien kunnen veel zaken op operationeel niveau goed bilateraal afgehandeld worden (bijv. vervoerder – wegbeheerder of vervoerder – SRE) en is het niet nodig om daar meer partijen bij te betrekken.

Daarom kiest SRE ervoor om geen operationeel ontwikkelteam in het leven te roepen, maar dit te vervangen door een heldere set met afspraken over hoe vervoerder, SRE en gemeenten met elkaar omgaan in relatie tot operationele zaken. Bijvoorbeeld: wanneer en hoe informeert een wegbeheerder de vervoerder over geplande werkzaamheden, en wanneer en hoe stemt de vervoerder met SRE en gemeente af hoe hij met die werkzaamheden wil omgaan in zijn dienstregeling?

Betrokkenheid gemeenten en Reizigersoverleg SRE

Gemeenten worden nadrukkelijk betrokken bij deze organisatiestructuur, op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Het uitgangspunt is dat gemeenten altijd betrokken worden bij die onderwerpen die voor hen relevant zijn. Dit betekent o.a. dat grotere gemeenten (en met name Eindhoven) intensiever betrokken worden dan kleine gemeenten waar relatief zelden kwesties spelen op het vlak van OV.

Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de gemeente Eindhoven altijd aan tafel zit in de ontwikkelteams, en kleinere gemeenten op ad-hoc-basis uitgenodigd worden. Om te borgen dat alle partijen voldoende op de hoogte zijn wordt gebruik gemaakt van bestaande structuren (momenteel het portefeuillehoudersoverleg en het ambtelijke vooroverleg daarvan) om deze partijen te informeren over wat er gebeurt in het tactische ontwikkelteam, zodat partijen zelf kunnen aangeven wanneer zij intensiever betrokken willen worden.

De precieze wijze waarop de betrokkenheid van gemeenten vorm krijgt zal de komende tijd met gemeenten worden afgestemd en daarna in het Programma van Eisen worden uitgewerkt.

Dit geldt ook voor het Reizigersoverleg SRE. SRE heeft de wettelijke plicht om het Reizigersoverleg te adviseren over geplande wijzigingen in het OV-aanbod. Door het Reizigersoverleg SRE al eerder via de ontwikkelteams bij de planvorming te betrekken kan hun input al in een eerder stadium benut worden om plannen te verbeteren.

Professionele monitoring

Goede monitoring is cruciaal om het OV-aanbod waar nodig bij te kunnen sturen op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Het geeft zowel inzicht in de performance van de vervoerder (o.a. punctualiteit, rituitval, etcetera) als over de *output* van het OV-aanbod: aantallen reizigers, reizigersopbrengsten. Dit is waardevolle input voor de ontwikkelteams op alle drie de niveaus en kan bijvoorbeeld benut worden bij het opstellen van business cases bij plannen voor verbetering (zie ook hoofdstuk 8). Monitoring wordt ook benut als input voor het bepalen of de vervoerder recht heeft op eventuele bonussen of malussen, of dat er boetes moeten worden opgelegd bij overtreding van concessievoorwaarden.

Het uitgangspunt is dat de vervoerder zelf de monitoring organiseert en SRE en de ontwikkelteams van tijdige van voldoende informatie voorziet om waar nodig bij te sturen in de concessie. Om te voorkomen dat de 'slager het eigen vlees keurt' behoudt SRE wel het recht voor om de door de vervoerder aangeleverde data te (laten) controleren.

8 Financiën en prikkels

Bouwstenen op hoofdlijnen

- SRE kiest er in de OV-visie voor om de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder neer te leggen. Dit gaat hand-in-hand met de verantwoordelijkheid van de vervoerder voor marketing en daarmee voor de ontwikkeling van het OV-aanbod. Financiële risico's worden zo veel mogelijk bij die partij neergelegd die 'aan de knoppen zit' bij dat thema.
- Het OV-aanbod moet passen binnen de beschikbare financiële middelen – die onder druk staan. Bij de aanbesteding van de concessie vanwege deze financiële uitdaging wordt daarom rekening gehouden met een daling in voorzieningenniveau. Tijdens de looptijd moet het mogelijk zijn het voorzieningenniveau en daarmee de benodigde exploitatiebijdrage aan te passen aan gewijzigde financiële kaders.
- De vervoerder wordt geprikkeld om tot reizigersgroei te komen. Opbrengstverantwoordelijkheid is de belangrijkste prikkel. Deze wordt mogelijk versterkt door een bonus-/malus-regeling.

OV-visie: opbrengstverantwoordelijkheid bij vervoerder, reële verdeling van risico's

In de OV-visie kiest SRE ervoor om de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder neer te leggen. Dit past bij de keuze om de vervoerder primair verantwoordelijk te maken voor marketing en het (door)ontwikkelen van het OV-aanbod: de keuzes die daarin gemaakt worden hebben immers directe consequenties voor de reizigersopbrengsten. De vervoerder plukt dus de vruchten van hogere reizigersopbrengsten, maar draagt tegelijk het risico van dalende reizigersopbrengsten.

Ook voor andere risico's geldt dat deze bij voorkeur liggen bij die partij die ook 'aan de knoppen' zit. Dit betekent dat er bij de aanbesteding kritisch gekeken zal worden naar financiële risico's die niet beïnvloed kunnen worden door de vervoerder. Door deze zo veel mogelijk bij het SRE neer te leggen zal de vervoerder een lagere risico-opslag hanteren bij het opstellen van zijn bieding, wat een gunstiger prijs bij de aanbesteding zal opleveren.

Andersom: risico's die de vervoerder wel kan beïnvloeden moeten juist wel bij de vervoerder worden neergelegd, op zo'n manier dat deze geld kan verdienen als hij 'de goede dingen doet'.

OV-aanbod dat past binnen de beschikbare financiële middelen

De exploitatiebijdrage die de vervoerder ontvangt moet uiteraard passen binnen de middelen die SRE hiervoor beschikbaar heeft. Deze middelen komen uit de Brede Doeluitkering (BDU) die SRE van het Rijk ontvangt. Deze bedraagt in 2013 39 miljoen euro, waarvan 21 miljoen euro voor OV-exploitatie bestemd is.

SRE wil de beschikbare BDU-middelen voor OV niet verlagen. Maar zoals in hoofdstuk 1 is geschetst, staat SRE wel voor een financiële uitdaging. Door stijgende marktprijzen kan bij gelijkblijvend budget ongeveer 5 – 15 % minder OV-aanbod betaald worden (gemeten in

dienstregelingen ofwel DRU's). Daarnaast staat de BDU onder druk en is het kabinet voornemens de Studenten OV-kaart (SOV) af te schaffen.

Vraagstuk: schuiven binnen de BDU?

Zoals hierboven is geschetst staat SRE voor een financiële uitdaging. Door stijging van de marktprijzen in het OV en andere financiële onzekerheden moet er rekening gehouden worden met een daling in het voorzieningenniveau. Op basis van prijzen bij recente OV-aanbestedingen wordt uitgegaan van een daling van 5 – 15 %.

Dit percentage kan (deels) worden opgevangen door een groter deel van de Brede Doeluitkering (BDU) die SRE ontvangt van het Rijk beschikbaar te maken voor OV. De BDU wordt immers niet alleen gebruikt voor OV, maar ook voor het financieren van andere projecten op het gebied van verkeer en vervoer, waaronder infrastructurele projecten op het gebied van fiets- en autoverkeer.

Door een groter deel van de BDU voor OV vrij te maken kan de terugloop in voorzieningenniveau worden beperkt. Maar dit gaat uiteraard wel ten koste van de middelen die beschikbaar zijn voor andere plannen en projecten die uit de BDU gefinancierd worden.

Nota bene: Ook kan de terugloop in het voorzieningenniveau mogelijk deels opgevangen worden door hogere reizigerstarieven: zie hoofdstuk 5.

Omdat pas bij de aanbesteding zal blijken hoeveel OV-aanbod er daadwerkelijk gerealiseerd kan worden binnen het beschikbare budget kiest SRE voor een getrapte opbouw van het voorzieningenniveau, met een minimaal aan te bieden Kernnetwerk en een door de vervoerder aan te vullen Pluspakket (zie hoofdstuk 3).

Tijdens de looptijd kunnen wijzigingen ontstaan in de financiële kaders, die gevolgen kunnen hebben voor het bedrag dat beschikbaar is voor de exploitatiebijdrage – en daarmee voor het te realiseren voorzieningenniveau. Ook kunnen er uit de in hoofdstuk 7 geschetste ontwikkelteams wijzigingen in het voorzieningenniveau voortkomen (naar boven en naar beneden). Concreet kan op verbindingen met weinig vervoervraag gedacht worden aan het vervangen van OV door maatwerkoplossingen die buiten de OV-concessie vallen. In die gevallen wordt via de meer-/minderwerkregeling de exploitatiebijdrage voor de OV-concessie verminderd, zodat er geld beschikbaar komt voor de betreffende maatwerkoplossing.

Daarom kent de nieuwe concessie een robuuste meer-/minderwerkregeling, die zo veel mogelijk recht doet aan de daadwerkelijke meer- of minderkosten van een wijziging. Voor grote wijzigingen wordt daarom een business case opgesteld waarin alle (positieve en negatieve) effecten van een wijziging worden meegenomen. Op basis daarvan worden afspraken gemaakt over het bijstellen van de exploitatiebijdrage.

De vervoerder prikkelen zich te richten op reizigersgroei

De opbrengstverantwoordelijkheid is een belangrijke prikkel voor de vervoerder. In het Nederlands OV blijkt deze prikkel echter niet altijd sterk genoeg om vervoerders te prikkelen zich sterk te richten op de reiziger. Daarom wordt de prikkel versterkt met een bonus-/malusregeling. Deze kan gericht zijn op reizigersgroei of klanttevredenheid, maar ook op bijvoorbeeld zijn inzet in de ontwikkelteams. Om een prikkelende werking te

hebben moet de regeling zo veel mogelijk gericht zijn op zaken die door de vervoerder te beïnvloeden zijn.

Om ontwikkelingen verder te stimuleren zal het tactisch ontwikkelteam de beschikking hebben over een (beperkt) ontwikkelbudget, waaruit bijvoorbeeld marketingacties of pilots betaald kunnen worden. Overwogen kan worden de vervoerder te verplichten een deel van de verdiende bonussen in het ontwikkelbudget te storten, zodat het weer terugvloeit naar het OV in de regio Eindhoven – mits dit de prikkelende werking van het de bonus niet te sterk afremt.

Tot slot

In bovenstaande hoofdstukken is aan de hand van een aantal bouwstenen geschetst welke hoofdkeuzes SRE maakt ten aanzien van de komende OV-aanbesteding. Na vaststelling wordt dit document voorgelegd aan marktpartijen middels een marktconsultatie, zodat SRE vanuit de markt gevoed wordt over de (on)wenselijkheden, kansen en risico's bij de gemaakte keuzes.

Op basis van dit document en de daarover gevoerde discussies stelt SRE in de loop van 2013 een concept-Programma van Eisen (PvE) op, waarin de eisen aan het OV-aanbod in de nieuwe concessie concreet worden gemaakt. Hierin wordt ook de organisatiestructuur met ontwikkelteams verder uitgewerkt.

Het concept-Programma van Eisen wordt na vaststelling ter inspraak gelegd. Op basis van de resultaten hiervan wordt het PvE waar nodig aangepast. Na vaststelling van het PvE wordt dit document verder uitgewerkt tot een Bestek, waarin ook alle aanbestedingstechnische en financiële voorwaarden zijn opgenomen. Het is de bedoeling dit eind 2014 gereed te hebben, zodat de aanbesteding medio 2015 afgerond kan worden – en er ruim de tijd is voor implementatie van de concessie voor december 2016.

Inspraakreacties Ontwerp Programma van Eisen

Wij verzoeken u ten behoeve van een soepele verwerking uw inspraakreacties zoveel mogelijk in onderstaande tabellen in te vullen. In de eerste tabel is ruimte voor algemene / overkoepelende opmerkingen over het Concept Programma van Eisen. In de tweede tabel kunt u opmerkingen plaatsen die specifiek betrekking hebben op een bepaald hoofdstuk, alinea of bepaling. Indien er onvoldoende ruimte is voor uw inspraakreacties kunt u desgewenst regels toevoegen aan deze tabellen.

Gemeente Gemert-Bakel

[illegible]

Reacties m.b.t. een specifiek hoofdstuk, alinea of bepaling
Toelichting op de kolommen

nummer (#)	volgnummer van uw reactie
deel PvE	verwijzing naar het deel van het Ontwerp Programma van Eisen waarop uw reactie van toepassing is (deel A, deel B, deel C, deel, D)
hoofdstuk	hoofdstuknummer waarop uw reactie van toepassing is (LET OP: graag twee cijfers aangeven, dus cijfers onder de 10 laten voorafgaan door een "0")
artikel	artikelnummer waarop uw reactie van toepassing is (LET OP: graag twee cijfers aangeven, dus cijfers onder de 10 laten voorafgaan door een "0")
pagina	paginanummer waarop uw reactie van toepassing is
onderwerp	onderwerp waarop uw reactie van toepassing is
uw reactie	de opmerking of vraag die u wilt plaatsen
antwoord provincie	in te vullen door de provincie

nummer (#)	deel PvE	hoofdstuk	artikel	pagina	onderwerp	uw reactie	antwoord provincie
1	C	C.01		33	Agenda tactisch Ontwikkelteam	als onderwerp op de agenda van het tactisch ontwikkelteam missen we de verbetering van de grensoverschrijdende lijnen zoals aansluitingen, reistijden en mogelijke uitbreidingen (nieuwe lijnen).	
2	C	C.02	07	38	aanpassingen/wijzigingen lijnen	De genoemde termijn van 1 maand is te kort om in te kunnen spelen op wijzigingen aan lijnen en nieuw in te leggen lijnen; zeker als er nieuwe bushaltes (verkeersbesluit) of aanpassingen in de infrastructuur nodig zijn. Wie betaalt de kosten voor deze wijzigingen? Degene die betaalt moet o.i. ook een stem krijgen in de beslissing.	
3	C	C.03	14	45	vaststellen dienstregeling	Hoe en waar is de invloed van de gemeenten op de dienstregeling geborgd?	
4	C	C.03	16	46	tussentijdse wijziging dienstregeling	Tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling zijn toegestaan. Hier moet o.i. tenminste een tijdsplan en een goedkeuring van de provincie en de betreffende gemeente(n) aan toegevoegd worden. Wat is een duidelijke reden? Eis SMART maken.	
5	C	C.03	19	46	vervallen bushaltes en nieuwe bushaltes	Voor wie zijn de kosten voor het opruimen van haltes, die niet langer worden aangedaan in de nieuwe concessie? En de kosten voor de nieuwe haltes? Wij dringen er op aan om hierover vooraf afspraken te maken. Dit is voor gemeenten een onacceptabele kostenpost waarvoor geen dekking is in de begroting. Wij gaan er van uit dat busroutes niet zodanig worden gewijzigd dat alle investeringen op dit gebied onnodig zijn geweest.	
6	C	C.08	32	75	regionale reisproducten	In het PvE opnemen dat de dalurenkaart een grensoverschrijdend product is. Indien er bij een grensoverschrijding een andere concessiehouder het vervoer regelt moet dit met de betreffende concessiehouder afgestemd en verrekend worden. Het gaat er om dat de reiziger hier niet (financieel) nadelig door belast wordt.	
7	C	C.11	01	87	Sociale veiligheid	De zin "De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van de Reiziger bij de haltes en op stations. Daarnaast zijn gemeenten verantwoordelijk voor openbare orde en veiligheid in de openbare ruimte" - verwijderen. Deze hoort niet thuis in PvE en is bovendien niet reëel (wegbeheerder is geen politie).	
8	D	D.04	02		grensoverschrijdende lijnen	afstemming met overige concessiehouders over gebruik dagkaart, abonnementen en/of dalurenkaarten met als uitgangspunt dat reizigers financieel niet benadeeld worden door grensoverschrijding	
9	D	D.05	01	11	eisen kernnetwerk	V5 verplichte aansluiting op lijn 155 naar Veghel (Arriva)	
10	D	D.05	01	30	eisen kernnetwerk	S9 verplichte aansluiting op lijn 155 naar Veghel (Arriva)	
11	D	D.05	01	30	eisen kernnetwerk	S8 verplichte aansluiting op S9 en V5	

Bijlage D.4 – Grensoverschrijdende lijnen

D.4-1 Te gedogen concessiegrensoverschrijdende buslijnen

In de onderstaande tabel zijn de concessiegrensoverschrijdende buslijnen weergegeven die de Concessiehouder moeten gedogen.

Concessieverlener	Concessie	Concessiehouder	Lijn	Van - Naar
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	141	Tilburg – Best
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	142	Tilburg – Best
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	143	Tilburg – Reusel
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	155	Veghel – Gemert
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	156	's-Hertogenbosch – Eindhoven
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	157	Oss - Eindhoven
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	204	Schijndel – Best (buurtbus)
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	293	Hilvarenbeek – Westelbeers (buurtbus)
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	299	St.Michielsgestel- Oirschot (buurtbus)
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	305	Oss – Eindhoven
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	653	Uden – Eindhoven (scholierenlijn)
Provincie Limburg	Noord- en Midden-Limburg*	Veolia*	27*	Venray - Deurne
Vlaams Gewest (België)	n.v.t.	De Lijn (prov. Antwerpen)	480	Turnhout – Reusel

* Namen van de huidige concessie, concessiehouder en lijnnummer. Per 11 december 2016 zal deze lijn (of een opvolger ervan) geëxploiteerd worden door de concessiehouder van de nieuwe concessie Limburg.

D.4-2 Grensoverschrijdende lijnen, behorend tot de concessie

De volgende grensoverschrijdende verbindingen behoren tot de Concessie en dienen door de Concessiehouder te worden geëxploiteerd conform de eisen opgenomen in bijlage D.5-1. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor afstemming hierover met de concessieverlener en -houder van het concessiegebied dat door de betreffende Verbinding aangedaan wordt. Deze afstemming betreft o.a. (maar niet uitsluitend) de dienstregeling, de lijnvoering, aansluitingen op ander Openbaar Vervoer in het betreffende concessiegebied en tarieven.

Verbinding (zie D.5-1)	Huidig lijnnummer	Van - Naar	Concessiegebied	Concessieverlener	Concessiehouder
S4	173	Eindhoven – Weert	Noord- en Midden Limburg*	Provincie Limburg	Veolia*

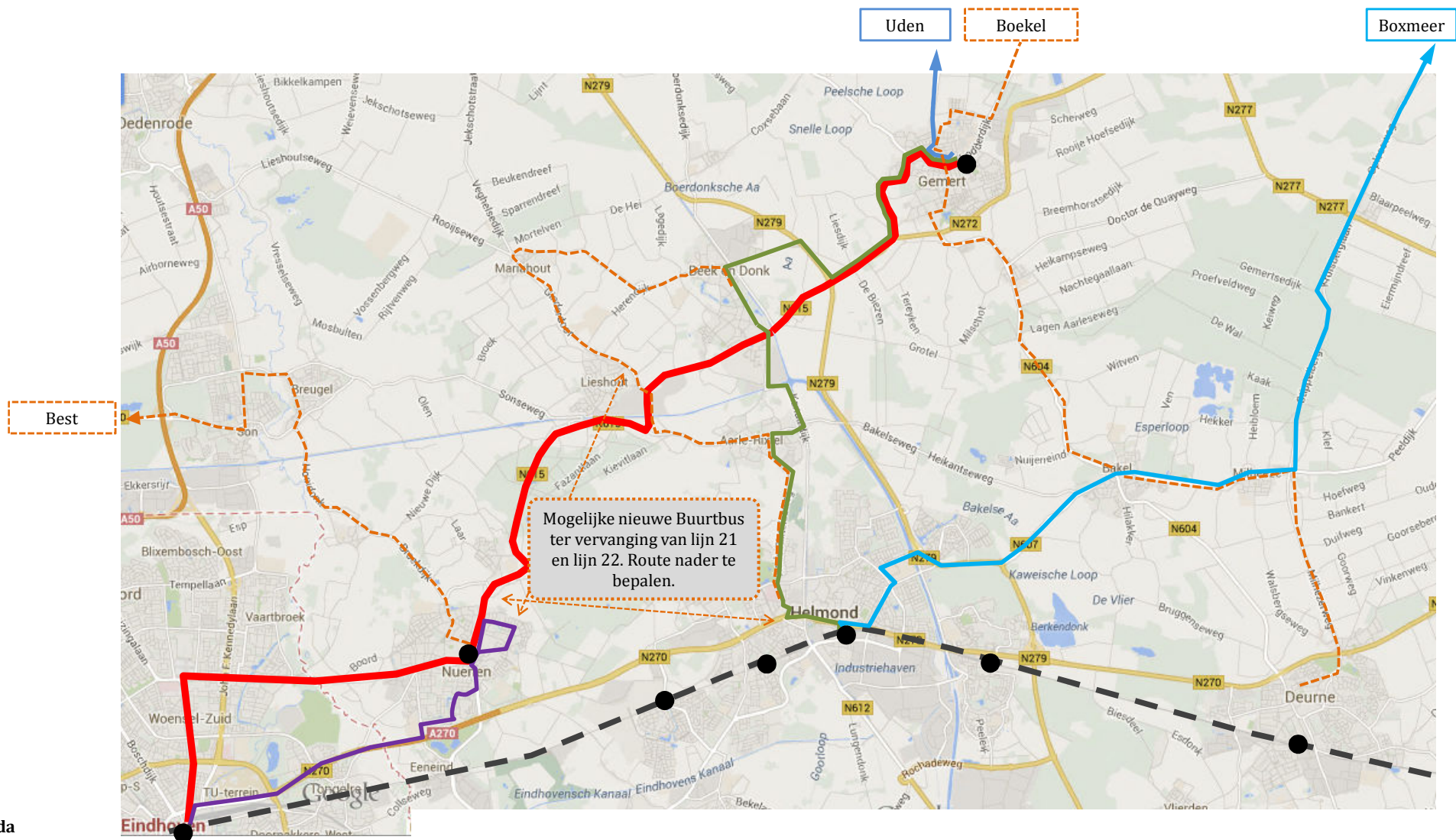
Verbinding (zie D.5-1)	Huidig lijnummer	Van - Naar	Concessiegebied	Concessieverlener	Concessiehouder
S8	121	Gemert – Uden	Oost-Brabant	Provincie Noord-Brabant	Arriva
S10	23	Helmond – Boxmeer	Oost-Brabant	Provincie Noord-Brabant	Arriva
S11	26	Deurne – Meijel	Noord- en Midden Limburg*	Provincie Limburg	Veolia*
Buurtbus	458	Heeze – Weert	Noord- en Midden Limburg*	Provincie Limburg	Veolia*
Buurtbus	462	Deurne – Helenaveen	Noord- en Midden Limburg*	Provincie Limburg	Veolia*
Buurtbus	468	Deurne – Boekel	Oost-Brabant	Provincie Noord-Brabant	Arriva
Buurtbus	472	Eersel – Lommel (B)	N.v.t.	Vlaams Gewest	De Lijn
Buurtbus	476	Valkenswaard – Achel (B)	N.v.t.	Vlaams Gewest	De Lijn

** Namen van de huidige concessie en concessiehouder. Per 11 december 2016 behoort dit gebied bij de nieuwe concessie Limburg, en zal het Openbaar Vervoer aldaar geëxploiteerd worden door de concessiehouder van die concessie.*

D.5-5 – Kaart Kernnetwerk Nuenen, Laarbeek en Gemert-Bakel

Deze kaart bevat alleen alle verbindingen die deze gemeente bedienen

Deze kaart geeft een beeld van een mogelijke invulling van het Kernnetwerk. Aan deze kaart kunnen geen rechten of plichten worden ontleend. De eisen in bijlage D.5.1 zijn leidend.



Legenda

- Volans
- Stads-/streeklijn (meerdere kleuren)
- Buurtbus
- Spoorlijn

Adviesnota aan de raad

Raadsvergadering: 30 april 2015
Agendanummer:
Team: SD
Zaaknr: 40018-2015

Onderwerp: Vaststelling kadernota sport 2015

Aan de raad

Inleiding

Op dit moment heeft Gemert-Bakel geen sportbeleid. Het toenemende maatschappelijke belang van sport en de samenhang met beleidsvelden als onderwijs, welzijn en zorg vraagt om duidelijke beleidskaders. Daarnaast is er ten aanzien van onderhoud en beheer van de sportaccommodaties geen toekomstvisie geformuleerd. Daarom wordt een samenhangende visie geformuleerd waarin het ambitieniveau van de gemeente ten aanzien van sport uiteen wordt gezet.

Beslispunten

1. De kadernota sport 2015 vast te stellen
--

Dit onderwerp komt aan de orde in:

n.v.t.

Dit onderwerp is aan de orde geweest in:

Commissie economie en sport d.d. 8 april 2015

Samenhang met eerdere besluiten en/of beleidsprogramma / raadsprogramma

n.v.t.

Beoogd effect

Meer inwoners van Gemert-Bakel letterlijk en figuurlijk in beweging te krijgen door sporten en bewegen toegankelijk te maken voor iedere doelgroep. Sportverenigingen zijn een belangrijk partner in het meer sporten en bewegen. De verenigingen worden hierin gestimuleerd en worden gefaciliteerd om de samenwerking op te zoeken. Samen met hen wil de gemeente de leefbaarheid in Gemert-Bakel vergroten. Hierbij hoort een passend voorzieningenniveau.

Duurzaamheid

-

Argumenten

1.1 De kadernota sport voldoet aan het coalitieprogramma 'Samen verantwoordelijk'

We willen dat meer mensen meedoen aan de samenleving. Sportverenigingen worden hierin gezien als belangrijk partner. Zij worden gestimuleerd om alle doelgroepen te activeren om te gaan sporten en bewegen. Daarnaast faciliteert de gemeente de verenigingen om de samenwerking met elkaar op te zoeken. Samenwerking om van elkaars kennis en kunde gebruik te maken, maar ook om bij het in stand houden van de sportvoorziening. De sportverenigingen worden meer verantwoordelijkheid voor het in stand houden van de sportvoorziening omdat ook zij een financiële bijdrage hieraan gaan leveren.

1.2 De kadernota is besproken in de raadscommissie van 9 april 2015

Aan de hand van een presentatie is de kadernota besproken met de commissieleden. Hierin is afgesproken dat de kadernota ter vaststelling geagendeerd kan worden voor de raadsvergadering van 30 april 2015. De commissie heeft aangegeven graag bij de uitvoering betrokken te worden.

1.3 De kadernota past binnen de financiële kaders

De vervangingsinvesteringen voor de sportaccommodatie van niet geprivatiseerde sportverenigingen wordt voor 2/3 deel vergoed door de gemeente en 1/3 deel draagt de sportvereniging bij. Dit is niet bedoeld als een bezuiniging, maar hierdoor ontstaat meer ruimte binnen het budget sport voor andere investeringen zoals uitbreidingen van bijvoorbeeld velden en kleedruimtes. Voor deze verenigingen wordt een overgangsregeling opgesteld. Als uitbreiding binnen het budget niet mogelijk is dan wordt dit voorgelegd aan de gemeenteraad.

Kanttekeningen

1.1 Het haalbaarheidsonderzoek inzake buurtsportcoaches is niet afgerond

De buurtsportcoach is een belangrijke schakel tussen gemeente, sportverenigingen en maatschappelijke partners als het onderwijs, met als doel meer mensen aan het sporten en bewegen te krijgen. Het is niet zeker of uitbreiding van het aantal fte buurtsportcoaches mogelijk is. Momenteel loopt het haalbaarheidsonderzoek. De gemeente is samen met een extern adviseur op zoek naar partijen voor cofinanciering. Verwacht wordt dat het haalbaarheidsonderzoek het 2^e kwartaal van 2015 opgeleverd wordt. Eerdere oplevering was niet mogelijk omdat het inplannen van de gesprekken met mogelijke partners lastiger bleek te zijn dan verwacht.

Uitvoering

- Uitvoeringsprogramma sport opstellen en de gemeenteraad hierbij betrekken
- Monitoring van sportverenigingen (jaarlijks aanbieden aan de gemeenteraad)
- Subsidieverordening aanpassen:
 - Speerpunten uit de kadernota hierin opnemen
 - Verenigingen en stichtingen met terugwerkende kracht compenseren voor volledige compensatie OZB

Bijlagen

- Kadernota Sport 2015
- Raadsbesluit

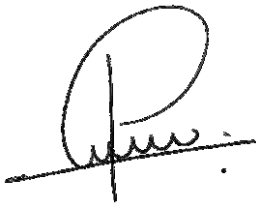
Ter inzage gelegde stukken

- Kadernota Sport 2015
- Raadsbesluit

Gemert, 15 april 2015

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,



A.A.T.G. Jansen MBA



Drs. J. van Zomeren

Raadsbesluit

Bijlage bij agendanummer:
Zaaknr. 40018-2015

Onderwerp: Kadernota sport 2015

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 14 april 2015;

Besluit

1. De kadernota sport 2015 vast te stellen

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Gemert-Bakel van 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening

Kadernota Sport

Een stip aan de horizon voor de sportvoorzieningen in Gemert-Bakel en de ontwikkeling van sporten en bewegen

Gemert-Bakel, april 2015

Inhoudsopgave

	Blz.
1. Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Uitgangspunten sport en bewegen in Gemert-Bakel	2
1.3 Speerpunten	3
1.4 Sport en Bewegen	3
1.5 Sportverenigingen in Gemert-Bakel	3
1.6 Financiën	4
1.7 Samenwerken en verbinden	4
1.8 Buiten naar binnen	4
1.9 Leeswijzer	5
2. Ontwikkelingen	6
2.1 Demografische ontwikkelingen	6
2.2 Ontwikkelingen jeugd per kern	7
2.3 Positieve ontwikkeling ledenaantallen sportverenigingen	7
2.4 Negatieve ontwikkeling ledenaantallen sportverenigingen	8
2.5 Werven jeugdleden	8
2.6 Sporten buiten verenigingsverband	8
2.7 Vrijwilligers	9
3. Stip aan de horizon	10
4. Beleid sport en bewegen	11
4.1 Landelijk beleid	11
4.2 Provinciaal beleid	11
4.3 Lokaal beleid	12
4.4 Uitvoering	13
5. Beleid sportvoorzieningen	14
5.1 Sportvoorzieningen	14
5.2 Privatisering geen doel op zich	14
5.3 Aanbod sportvoorzieningen	15
5.4 Uitvoering	16
6. Totaal overzicht activiteiten	17
7. Financieel Kader	18
7.1 (Onderhoud)voorziening sport	18
7.2 Exploitatiebudgetten sport (binnen- en buitensport, incl. doorbelastingen)	18
7.3 Subsidie vrijwilligersorganisaties (waaronder sportverenigingen)	18
7.4 Financiële middelen vanuit de regeling buurtsportcoaches	18
8. Bijlagen	20

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op dit moment heeft Gemert-Bakel geen sportbeleid. Het toenemende maatschappelijke belang van sport en de samenhang met beleidsvelden als onderwijs, welzijn en zorg vraagt om duidelijke beleidskaders. Daarnaast is er ten aanzien van onderhoud en beheer van de sportaccommodaties geen toekomstvisie geformuleerd. Daarom wordt een samenhangende visie geformuleerd waarin het ambitieniveau van de gemeente ten aanzien van sport uiteen wordt gezet.

1.2 Uitgangspunten sport en bewegen in Gemert-Bakel

Sport en bewegen moet voor iedereen toegankelijk zijn; voor jong en oud, voor rijk en arm, voor mensen met of zonder beperking

Sport en bewegen is zodanig belangrijk dat het een activiteit is die voor iedereen toegankelijk moet zijn. Dit betekent dat in onze gemeente een aanbod beschikbaar dient te zijn (en moet blijven), dat toegankelijk is voor jonge deelnemers maar ook voor oudere deelnemers en voor rijke en arme mensen. Ook voor mensen met een beperking moet het mogelijk zijn om te kunnen sporten.

Sportverenigingen zijn een belangrijke partner in het streven naar meer sport en bewegen

De gemeente erkent de belangrijke bijdrage van sportverenigingen als het gaat om het vervullen van een maatschappelijke functie. Verenigingen zorgen voor sociale samenhang, zetten zich in voor het verbeteren van de gezondheid van de jeugd en kunnen, wellicht samen met partners, de leefbaarheid in Gemert-Bakel vergroten. Wij zullen dan ook in de toekomst steeds meer een beroep doen op die maatschappelijke functie. Wij vinden het belangrijk dat er in onze gemeente sterke verenigingen zijn die in staat zijn in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen en op een veranderende vraag. Voor de continuïteit van sportverenigingen is het belangrijk dat zij een goed bestuurlijk en technisch beleid voeren. Hier is de vereniging uiteraard zelf voor verantwoordelijk. Daar waar door omstandigheden knelpunten ontstaan moet gekeken worden op welk vlak ondersteuning kan worden geboden. Het is niet uitgesloten dat door demografische of andere omstandigheden de vitaliteit van een vereniging zo in het gedrang komt dat samenwerking of fusie met een andere vereniging noodzakelijk is.

Ingezet wordt voornamelijk op breedtesport. Inhoudelijk aandachtspunt is talentontwikkeling

De hoofdambitie is het stimuleren dat meer mensen gaan sporten en bewegen. Het uitgangspunt is dan ook dat wij prioriteit geven aan het stimuleren van de breedtesport. Dit doet niets af aan het feit dat (aankomende) topsporters anderen (jeugd en jongeren) wel kunnen inspireren om te gaan sporten. Daarbij dragen zij bij aan onze ambitie meer mensen aan het sporten en bewegen te krijgen. In onze gemeente zijn topsporters actief (bv. Jeffrey Herlings, Max van der Pas en Freek School) die een belangrijke voorbeeldfunctie vervullen en voor sportverenigingen een waardevolle maatschappelijke bijdrage vervullen. Topsportbeleid wordt vooral landelijk door NOC*NSF en de sportbonden vormgegeven. In onze provincie zorgt het Olympisch Netwerk Brabant voor ondersteuning van Brabantse sporters en talenten. Vooral grote steden zetten topsportbeleid in, in het kader van citymarketing. De gemeente Gemert-Bakel is van mening dat topsportbeleid niet behoort tot haar verantwoordelijkheid en zal daarom geen financiële ondersteuning hieraan geven maar zal trachten bestaande netwerken lokaal te ontsluiten.

Dorps- en wijkgericht

Onze gemeente is al een aantal jaren bezig met het dorps- en wijkgericht werken: een manier van werken waarbij gemeente samen met de bewoners en organisaties bezig is met de aanpak van de directe leefomgeving van de bewoners. Dit betekent meer vraaggericht werken, met meer betrokkenheid van burgers bij hun woon- en leefomgeving. We willen werken aan een gemeente waaraan iedereen zijn steentje bijdraagt vanuit een eigen verantwoordelijkheid.

Aansluiten bij landelijke/provinciale en regionale ontwikkelingen

Wij vinden het belangrijk om het plaatselijke sportbeleid aan te laten sluiten bij landelijke ontwikkelingen (bv. Nationale sportweek, regeling voor buurtsportcoaches, actie Gezond Bewegen). Maar de *couleur locale* zal ook hier van toepassing zijn.

1.3 Speerpunten

Sportstimulering

De sportstimulering spitst zich vooral toe op het stimuleren van de sportdeelname door de buurtsportcoaches bij bevolkingsgroepen die weinig of niet aan sport doen. Speciale aandacht zal worden besteed aan de doelgroepen jeugd, ouderen en gehandicapten. Sport- en beweegstimulering zijn van belang om de participatie- en preventiedoelstellingen uit de WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning) en de WPG (Wet Preventieve Gezondheidszorg) te behalen. Zelfredzaamheid van de inwoners in hun eigen dorp of wijk kan alleen als er sprake is van leefbare en zelfredzame dorpen en wijken. Sport en bewegen zorgen voor een goede leefbaarheid van dorpen en wijken. Doelstelling sportstimulering:

- Handhaven van het percentage kinderen dat lid is van een sportvereniging:
89 % van de jongens van de basisschool
83 % van de meisjes van de basisschool
71-79 % van de 12-18 jarigen
- Inzet van de regeling buurtsportcoaches om het aantal sportmomenten te verhogen voor:
12-18 jarigen (nu 21% 7 dagen per week en minimaal 1 uur per dag)
19-64 jarigen (nu 62% 5 dagen per week en minimaal 30 minuten per dag)
65 plus (nu 65% 5 dagen per week 30 minuten per dag)

Inhoudelijk ligt het speerpunt op het beperken van overgewicht, het realiseren van een gezonde leefstijl en het mogelijk maken van sporten voor mensen met een beperking.

1.4 Sport en bewegen

Sporten en bewegen zijn van toenemend belang voor de samenleving. Zo beleven mensen plezier aan de sport en bevordert het hun gezondheid. In de ogen van de gemeente is het echter meer dan dat. Door te sporten worden mensen letterlijk en figuurlijk actiever en sport laat mensen deelnemen in de samenleving. Hierdoor heeft sport niet alleen een positieve invloed op het individu, maar ook op de lokale samenleving.

Sport levert een bijdrage aan::

- Gezondheidsbevordering
- Sociale cohesie
- Sportparticipatie onder specifieke doelgroepen
- Leefbaarheid in wijken en kernen
- Sociale integratie van bevolkingsgroepen
- Maatschappelijke participatie van burgers
- Kinderopvang
- Citymarketing

1.5 Sportverenigingen in Gemert-Bakel

Sporten en bewegen vormen voor vele inwoners van onze gemeente een belangrijk onderdeel van het dagelijkse leven. Dit wordt geïllustreerd door het grote aantal sportverenigingen in Gemert-Bakel. Uit onderzoek, dat door de gemeente gedaan is onder de leerlingen uit het basisonderwijs van Gemert-Bakel in 2011, blijkt dat 86% van hen lid is van een sportvereniging. Sportverenigingen leveren hierdoor een belangrijke bijdrage aan de sociale structuur en samenhang van Gemert-Bakel en haar kernen. Het is moeilijk vast te stellen hoeveel sportverenigingen Gemert-Bakel precies heeft. Dat komt omdat niet alle verenigingen in beeld zijn bij de gemeente en niet geheel duidelijk is wat nu precies een sportvereniging is. Ongeveer 44 sportverenigingen ontvangen subsidie van de gemeente. Een overzicht van de sportverenigingen is als bijlage toegevoegd.

1.6 Financiën

De gemeente heeft in 2012 besloten te bezuinigen op sport. Gepland was deze bezuiniging over vier jaar uit te smeren. Hierdoor zouden de verenigingen ieder jaar met 25% gekort worden. In november 2013 is door de gemeenteraad de bezuiniging op buitensport van € 171.000,- teruggedraaid in de begroting. Het toenmalige college wilde nog wel in gesprek met verenigingen over verzelfstandiging maar dan zonder de druk van een financiële taakstelling. Het college heeft in februari 2014 besloten de verzelfstandiging van tennis wel door te zetten vanwege de vergevorderde afspraken met de tennisverenigingen. Een aantal tennisverenigingen zijn inmiddels geprivatiseerd en zijn daardoor zelf verantwoordelijk voor het beheer van de accommodatie.

In mei 2014 is een nieuw beheerplan sport vastgesteld (zie bijlage). Uitgangspunt van dit beheerplan is dat de gemeente vervangen blijft doen. Een uitzondering hierop is de dakafwerking. Dit heeft te maken met oude afspraken. De kadernota sport gaat niet alleen in op sporten en bewegen, maar er wordt ook een stip aan de horizon geschetst voor wat betreft het beheer en onderhoud van de binnen- en buitensportaccommodaties. Op dit gebied zijn namelijk een aantal trends zichtbaar waar men nu en in de toekomst op in moet kunnen spelen.

1.7 Samenwerken en verbinden: Samen verantwoordelijk

De gemeente ziet sporten en bewegen als een middel dat kan worden ingezet om mensen te laten meedoen in de samenleving. De nadruk ligt op het leggen van de juiste verbindingen tussen verenigingen, scholen, buurthuizen enz. Dit leidt tot betere samenwerking en meer betrokkenheid. Het gemeentebestuur wil krachtig inzetten op samenwerking en verbinden. Voor toekomstbestendige verenigingen zal in een aantal gevallen verregaande samenwerking noodzakelijk zijn. Gelukkig zien we daar ook al de eerste initiatieven ontstaan.

1.8 Buiten naar binnen

In verband met het tot stand komen van deze kadernota is de gemeente in het eerste kwartaal van 2015 in overleg gegaan met de sportverenigingen in Gemert-Bakel. Samengevat zijn er een aantal punten meegegeven:

- Verenigingen staan open voor samenwerking
- Verenigingen lopen tegen dezelfde problemen. Deze problemen zouden aangepakt kunnen worden door een verenigingsplatform op te richten. De verenigingen geven aan dat het initiatief bij de gemeente moet liggen
- Het aantal vrijwilligers voor structurele taken loopt terug. Hierdoor wordt het voor verenigingen nog moeilijker om taken in te vullen
- Privatisering is voor veel verenigingen momenteel geen optie. Ze missen de vrijwilligers om de extra taken op zich te nemen en zijn financieel niet in staat om voor de vervanging geld te reserveren
- De zwemverenigingen maken zich zorgen over de toekomst van het zwembad
- Het merendeel van de verenigingen geeft aan financieel gezond te zijn, maar blijft een punt waar men zich zorgen over maakt. Door teruglopende sponsorinkomsten wordt de subsidie steeds belangrijker. De huidige subsidieregeling is voor enkele verenigingen van levensbelang.
- Men denkt dat er bevooroordeling plaatsvindt en vraagt daarom naar gelijkheid en transparantie
- Ondanks demografische ontwikkelingen maakt men zich over het algemeen geen zorgen over de ledenaantallen
- Sportverenigingen zijn van zeer grote invloed op de leefbaarheid van een dorp
- Voor een aantal zaaIsporten is het lastig om de jongste jeugd te binden omdat de sport te moeilijk is om op 5-6 jarige leeftijd te beoefenen. Dit is juist de leeftijdscategorie die begint met sporten.

1.9 Leeswijzer

De kadernota sport is opgebouwd uit zes delen:

- Ontwikkelingen
- Stip aan de horizon
- Beleid sport en bewegen
- Beleid sportvoorzieningen
- Totaal overzicht activiteiten
- Financieel kader

Na de inleiding (hoofdstuk 1) worden eerst een aantal ontwikkelingen geschetst (hoofdstuk 2) en vervolgens de stip aan de horizon (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 is het beleid ten aanzien van sport en bewegen uitgewerkt en in hoofdstuk 5 het beleid ten aanzien van sportvoorzieningen. Uit de voorgaande hoofdstukken vloeien acties voort die beschreven staan in hoofdstuk 6. Tenslotte is in hoofdstuk 7 in beeld gebracht welke financiën beschikbaar zijn.

2. ONTWIKKELINGEN

2.1 Demografische ontwikkelingen

Op 1 januari 2015 telt de gemeente 29.503 inwoners. Volgens de huidige prognose (actualisatie Provincie 2014) stijgt het aantal inwoners:

Jaar	Aantal inwoners
2015	29.503
2020	30.225
2030	31.205

De gemiddelde leeftijd van de bevolking in onze gemeente stijgt. In het volgende schema is te zien wat, onder de verschillende leeftijdscategorieën, de trend voor de komende jaren gaat worden qua inwoneraantallen in Gemert-Bakel en hoe zich dat verhoudt met het gemiddelde in de provincie Noord-Brabant.

G-B	2015	2020	2030	Bevolkingssamenstelling Provincie N-B in 2030
0 t/m 19	20,5%	22,7% ↑	23,1% ↑	20,5% (↓1,6% t.o.v. 2015)
20 t/m 39	22,3%	23,1% ↑	22,1% ↓	23,6% (= 0,0% t.o.v. 2015)
40 t/m 59	30,1%	27,3% ↓	23,1% ↓	23,8% (↓5,6% t.o.v. 2015)
60 t/m 79	20,3%	22,3% ↑	25,1% ↑	24,7% (↑4,2% t.o.v. 2015)
80+	3,8%	4,6% ↑	6,6% ↑	7,4% (↑3,0% t.o.v. 2015)

Bron: 'De bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant, actualisering 2014' (vastgesteld okt. 2014)

Met name in de categorie 0 t/m 19 jaar wijkt Gemert-Bakel af van de trend die zichtbaar is in de provincie.

2.2 Ontwikkelingen jeugd per kern

Evenals het onderzoek dat gedaan is onder basisschoolleerlingen in Gemert-Bakel uit 2011, blijkt ook uit de gesprekken met de sportverenigingen dat het merendeel van de leden jeugd betreft en dan met name de basisschoolkinderen.

Een vereniging met jeugdleden streeft naar een piramidale opbouw, qua leeftijden, voor een goede doorstroom naar hogere teams. Naarmate mensen ouder worden hebben sportverenigingen meer moeite om hen aan te trekken en/of te binden. Redenen hiervoor zijn:

1. Geen plezier meer
2. Bijbaantje
3. Studie
4. Werk
5. Kinderen
6. Fysieke belasting te hoog

De kinderen die doorgaans lid zijn van een vereniging hebben de leeftijd van 5 t/m 18 jaar. Uit de prognose van de provincie blijkt dat deze groep kinderen de komende 5 jaar afneemt in Gemert-Bakel. Voor de verenigingen is dat een negatieve ontwikkeling omdat daarmee aannemelijk is dat het moeilijker wordt de huidige toestroom van jeugdleden te behouden. Verenigingen geven aan dat het steeds lastiger wordt om de oudere jeugd (15+) te behouden. Argumenten om te stoppen zijn vaak studie of een bijbaantje. Een trend die dit in de hand werkt is dat steeds meer leden zich als consument gedragen en geen verbondenheid voelen met de vereniging.

Aangezien ieder kerkdorp eigen sportvoorzieningen heeft met daaraan een x aantal verenigingen gekoppeld, is het van belang om te kijken of deze daling ook per kerkdorp te verwachten is. Om dit te kunnen bepalen is gekeken naar de demografische gegevens van de leeftijdscategorieën 5 t/m 18 en 0 t/m 13. Deze laatste categorie is namelijk over 5 jaar de groep waaruit potentiële jeugdleden komen.

Aantal potentiële jeugdleden per kern

		5 t/m 18 (31-12-2014) ¹	5 t/m 18	Vershil	Perc.
Bakel	Jongens	410	382	-28	-7,3%
	Meisjes	394	408	+14	+3,6%
	Totaal	804	790	-14	-1,8%
De Mortel	Jongens	148	110	-38	-34,5%
	Meisjes	165	131	-34	-26,0%
	Totaal	313	241	-72	-29,9%
De Rips	Jongens	104	105	+1	+1,0%
	Meisjes	104	101	-3	-3,0%
	Totaal	208	206	-2	-1,0%
Elsendorp	Jongens	86	79	-7	-8,9%
	Meisjes	86	80	-6	-7,5%
	Totaal	172	159	-13	-8,2%
Gemert	Jongens	1.351	1.307	-44	-3,4%
	Meisjes	1.337	1.330	-7	-1,0%
	Totaal	2.688	2.637	-51	-1,9%
Handel	Jongens	153	151	-2	-1,3%
	Meisjes	138	110	-28	-25,5%
	Totaal	291	261	-30	-11,5%
Milheeze	Jongens	184	160	-24	-15,0%
	Meisjes	167	149	-18	-12,1%
	Totaal	351	309	-42	-13,6%

¹ Bron: Demografische cijfers Gemert-Bakel

Uit het overzicht 'Aantal potentiële jeugdleden per kern' blijkt onder andere dat in iedere kern het te verwachten aantal inwoners in de leeftijd 5 t/m 18 daalt. Dit komt overeen met de prognose van de provincie in dezelfde categorie. De hoogte van de daling komt echter niet helemaal overeen. De afwijking zit bijvoorbeeld in het feit dat het migratiesaldo niet meegenomen is in bovenstaand overzicht en wel in de prognose van de provincie. Het migratiesaldo zal de zichtbare trend nauwelijks wijzigen.

De daling in deze leeftijdscategorie zal tot gevolg hebben dat verenigingen in theorie meer moeite moeten doen om de aanwas van jeugdleden op peil te houden. Het is hierdoor aannemelijk dat het aantal kinderen dat lid is van een vereniging gaat afnemen, vooral vanwege het feit dat Gemert-Bakel al een hoog percentage lidmaatschappen kent onder de basisschoolleerlingen. "De spreekwoordelijke vijver is voor 86% leeggevist en het aantal vissen gaat afnemen".

Opvallende kenmerken uit het overzicht "Aantal potentiële jeugdleden per kern":

1. In alle kernen daalt het aantal potentiële jeugdleden
2. In Bakel, De Rips en Gemert is de daling van potentiële jeugdleden procentueel minimaal
3. In Elsendorp is sprake van een daling. Deze heeft geen grote invloed op het aantal potentiële jeugdleden.
4. In De Mortel, Handel en Milheeze is sprake van een flinke daling. In De Mortel daalt het aantal potentiële jeugdleden het hardst (+/- 30%). Dat zijn er 72 op het totaal van 313 kinderen. Bij Handel moet de kanttekening gemaakt worden dat daar het aantal jongens nagenoeg gelijk blijft, maar het aantal meisjes hard daalt (+/- 25%). Dat zijn er 28 op het totaal van 138 meisjes

2.3 Positieve ontwikkeling ledenaantallen sportverenigingen

Dat het gemiddelde aantal jeugdleden afneemt wil niet zeggen dat dit bij iedere sportvereniging het geval zal zijn. Er spelen meer trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op het ledenbestand. Landelijk is bijvoorbeeld te zien dat een aantal sporten aan populariteit wint waardoor ledenaantallen stijgen. De populariteit komt veelal door de prestaties van de nationale teams en de media-aandacht die de sport krijgt. De bekendheid die de sport krijgt zorgt ervoor dat kinderen uit eigen beweging voor

een sport kiezen zonder dat daar een vereniging energie in hoeft te stoppen (b.v. door kennismakingslessen).

Voor de categorie jeugd van 10 tot 14 jaar zijn vriendschapsbanden en sociale banden een voorname reden om lid te worden van een sportvereniging of om een switch te maken naar een andere vereniging.

Een aantal verenigingen hebben uitgesproken dat de capaciteit van de accommodatie ontoereikend is om door te kunnen groeien. Indien er geen uitbreiding mogelijk is zal een ledenstop ingevoerd moeten worden. De clubs willen dat voorkomen en zijn op zoek naar oplossingen voor het ruimtegebrek.

2.4 Negatieve ontwikkeling ledenaantallen sportverenigingen

De landelijke trend is dat het aantal lidmaatschappen bij verenigingen afnemen. In 2013 was het aantal lidmaatschappen van alle sportbonden gezakt met 64.000. Hoewel het merendeel van de sportverenigingen in Gemert-Bakel aangeeft qua ledenaantallen gelijk verwachten te blijven zal deze trend ook hier zichtbaar worden. Enerzijds door de demografische ontwikkeling bij de jeugd en anderzijds door een veranderende maatschappij. Die laatste ontwikkeling heeft vooral te maken met het feit dat men zich niet meer op een vaste tijdstippen wil binden aan een vrijetijdsbesteding en daarom een andere vorm van sporten kiezen.

Sportverenigingen zijn in sterke mate afhankelijk van het aantal jeugdleden. Uit de gesprekken met de sportverenigingen blijkt ook dat men sterk georiënteerd is op aanwas van jeugd. Jeugdleden zijn namelijk van belang om een goede doorstroom naar hogere teams mogelijk te maken. Veel jeugd betekent dat zij met leeftijdsgenoten kunnen sporten en, indien de vereniging groot genoeg is, op niveau met elkaar kunnen sporten.

2.5 Werven jeugdleden

Het werven gebeurt veelal door scholen te benaderen met de vraag of de vereniging gastlessen mag verzorgen. Een andere manier is bijvoorbeeld een dag waar een vriendje of vriendinnetje meegenomen mag worden naar een training.

Jarenlang kent gemeente Gemert-Bakel jeugd als speerpunt in haar subsidiebeleid. Verenigingen krijgen subsidie op basis van het aantal jeugdleden uit Gemert-Bakel dat lid is. Dit is voor sportverenigingen een extra stimulans om jeugdleden te werven. De vraag moet gesteld worden of verenigingen door de subsidie daadwerkelijk meer energie steken in het werven van jeugdleden. De meeste sportverenigingen zijn namelijk sterk afhankelijk van het aantal jeugdleden in verband met de doorstroom naar andere teams en moeten om die reden toch werven.

Een speerpunt uit het collegeprogramma is in te zetten op breedtesport met als doel meer mensen te laten bewegen/sporten. Denk hierbij aan (kwetsbare) doelgroepen als ouderen en gehandicapten. Uit de gesprekken met de sportverenigingen blijkt dat zij over het algemeen hier organisatorisch niet op ingericht zijn en daardoor geen aanbod hebben. Als verenigingen er voordeel in zien om een bepaalde doelgroep te werven zullen ze daar energie insteken.

2.6 Sporten buiten verenigingsverband

Steeds meer mensen kiezen ervoor om te sporten buiten verenigingsverband. Ook blijkt uit onderzoek dat de groep mensen die niet of weinig sport, maar dit wel (meer) wil doen, vooral belangstelling heeft voor sporten buiten het traditionele aanbod van sportverenigingen. Dit zijn met name volwassenen die sporten in de openbare ruimte of bij sportscholen. Uit landelijk onderzoek blijkt dat de toename van het sporten buiten verenigingsverband niet direct terug te zien is in de afname van de ledenaantallen bij sportverenigingen. Ook zijn er groepen mensen die zich niet bij een traditionele vereniging aansluiten, maar zich wel op een of andere manier organiseren. Deze ontwikkeling neemt overigens niet weg dat de sportverenigingen nog steeds van zeer groot belang zijn. Verenigingen vertegenwoordigen waarden zoals saamhorigheid en gezelligheid die nog steeds veel mensen aanspreken. Anderzijds zijn verenigingen sterk gericht op 'verplicht' vrijwilligerswerk en een

traditioneel sportaanbod, waar steeds meer mensen zich niet door aangetrokken voelen. De sportvereniging blijft het fundament van de breedtesport, maar modernisering op bepaalde aspecten kan de sportdeelname verder vergroten.

2.7 Vrijwilligers

Landelijk maar ook in onze gemeente is een tendens dat er een tekort aan vrijwilligers is. Daarnaast neemt de druk op vrijwilligers ook toe, omdat er bijvoorbeeld van sportverenigingen steeds meer inspanningen worden verwacht. Het traditionele verenigingsleven en de verenigingen zelf komen steeds meer onder druk te staan.

Maatschappelijke trends, commercialisering, wet- en regelgeving, privatisering enz. brengen met zich mee dat er een andere rol en invulling gevraagd wordt om toch voldoende vrijwilligers te kunnen behouden voor de sportverenigingen. Het wordt steeds lastiger om vrijwilligers voor structurele taken met een bepaalde verantwoordelijkheid te vinden zoals voorzitters en penningmeesters.

Het lidmaatschap van een sportvereniging wordt daarnaast door leden steeds meer gezien als een consumptiegoed. Leden betalen contributie en verwachten van de vereniging dat ze kunnen sporten zonder vrijwilligerstaken uit te hoeven voeren.

Verenigingen zijn intern discussie aan het voeren of er vrijwilligersbeleid moet komen.

3. Stip aan de horizon

Om een stip aan de horizon te kunnen zetten is het van belang dat de sportverenigingen en de gemeente hetzelfde vertrekpunt hebben. Wanneer iedereen weet waar hij aan toe is en we allemaal met de neus dezelfde kant op staan kan er aan de toekomst gewerkt worden.

Kader 1:

Sportverenigingen worden gelijkwaardig behandeld. Maatwerk is mogelijk, maar alleen binnen de beschikbare budgetten. De komende periode zorgen we voor transparante en uniforme contracten voor de sportverenigingen.

Een vitale sportvereniging is een club met hart en actie voor het dorp. Zij zet haar kernkwaliteiten niet alleen in voor eigen leden, maar ook voor de samenleving. Naast haar sporttechnische kernactiviteiten organiseert en faciliteert zij activiteiten, waardoor zij sport als middel verbindt met maatschappelijke vraagstukken in het dorp. Kenmerkend voor een vitale sportvereniging is dat zij:

- zich aanpast aan de veranderende samenleving,
- een herkenbaar gezicht heeft in het dorp,
- samenwerking zoekt met andere partijen (zowel sportorganisaties als niet-sportorganisaties).

De vorm waarin de sportvereniging dit doet, is maatwerk en varieert van beperkt tot zeer uitgebreid. De grootte van de sportvereniging (aantal leden) is daarbij op voorhand niet relevant. De vitale sportvereniging biedt een doorlopend sport- en activiteiten aanbod dat bijdraagt aan het welzijn en de participatie van burgers. De vitale sportvereniging kan daarbij een veilige ontmoetingsplaats zijn en een netwerk van voorzieningen bieden voor kinderen, jongeren, ouderen en gezinnen uit een dorp. Voor sportverenigingen met een eigen verenigingsruimte kan op natuurlijke wijze de verbinding tussen burger, kinderopvang, kennisinstellingen, zorgaanbieders, welzijnsinstellingen, woningcorporaties e.a. worden gemaakt. De vitale sportvereniging richt zich naast de huidige en potentiële sporters nadrukkelijk op de niet-sporter.

Het concept vitale sportvereniging moet uitmonden in een win-win-aanpak: het levert zowel de sportvereniging, de samenleving en ook de lokale overheid voordeel op. Het stelt de vereniging in staat om ook in de toekomst een positie te blijven houden in de samenleving.

- samenwerking met wijkorganisaties, bedrijfsleven en instellingen;
- een representatieve sportaccommodatie als natuurlijke ontmoetingsplek voor het dorp;
- aantrekkingskracht op vrijwilligers, ook bij de jeugd en professioneler kader en bestuur;
- vergroting van het relatienetwerk op basis van (duurzame) maatschappelijke betrokkenheid;
- meer leden en meer inkomsten.

Kader 2:

De vitale sportvereniging is een concept dat de gemeente ook in Gemert-Bakel wil ontwikkelen

Wanneer je uitgaat van het concept 'vitale sportvereniging' is dit een belangrijk kader. Het is van belang te weten of de sportvoorziening noodzakelijk is in de betreffende kern. Wat is de waarde van de sportvoorziening op maatschappelijk vlak en in hoeverre wordt de leefbaarheid van de kern aangetast als de sportvoorziening verdwijnt.

Kader 3:

Een sportvoorziening moet behouden blijven als deze van noodzakelijk maatschappelijke waarde blijkt te zijn.

Over het algemeen worden alle sportvoorzieningen in Gemert-Bakel door één vereniging gebruikt. Hierdoor worden deze vooral overdag niet gebruikt. Op het gebied van exploitatie valt er dus nog winst te halen voor de verenigingen.

4. Beleid sport en bewegen

4.1 Landelijk beleid

Olympisch plan 2028

In juli 2009 is in Nederland het Olympisch Plan 2028 geïntroduceerd. Het doel hiervan is heel Nederland naar Olympisch niveau te brengen. Daarvoor biedt dit plan beleidsmatige aanknopingspunten voor gemeenten voor hun sportbeleid, maar ook voor bijvoorbeeld het economisch, toeristisch of sociaal beleid. In het plan staan acht ambities waaraan alle partijen (gemeenten, maar ook bedrijven, scholen, provincies, enz.) een bijdrage kunnen leveren. Vooral de breedtesportambitie ('Nederland is in 2016 een samenleving waarin het beoefenen en beleven van sport voor jong en oud een belangrijke kwaliteit is in hun leven. Minimaal 75 % van de Nederlanders uit alle lagen van de (multiculturele) samenleving doet in 2016 regelmatig aan sport') en de welzijnsambitie ('In 2016 heeft Nederland een gezonde bevolking: fitte werknemers, vitale ouderen en minder mensen (en vooral kinderen) met overgewicht. Voldoende beweging en gezonde voeding zijn de norm') zijn voor onze gemeente van extra belang.

Programma sport en bewegen

Daarnaast is recent door het Rijk het programma Sport & Bewegen in de Buurt gepresenteerd. Met dit programma wil het Rijk ervoor zorgen dat mensen gemakkelijker kunnen sporten en bewegen. Bijvoorbeeld door aansluiting te zoeken bij werk, school of het sportveldje om de hoek, worden zij gestimuleerd in een actieve en gezonde leefstijl. Om hiervoor te zorgen bestaat het programma uit twee belangrijke pijlers: een vraaggericht lokaal sport- en beweegaanbod en het stimuleren van meer lokaal maatwerk. Mensen die voldoende sporten en bewegen, leggen een stevige basis voor een actieve en gezonde leefstijl. Hiermee kunnen tal van ziekten en aandoeningen worden voorkomen, of is het verloop ervan minder ernstig. De uitvoering van dit programma is voorzien in de periode 2012-2016.

Buurtsportcoach

Om gemeenten te ondersteunen in het creëren van voldoende sport- en beweegaanbod voor alle inwoners van jong tot oud, investeert het ministerie van VWS in de uitbreiding en een bredere inzet van combinatiefuncties met extra buurtsportcoaches. Dit bouwt voort op de Impuls waarbij combinatiefuncties worden ingezet voor de sectoren onderwijs, sport en cultuur. 2.900

Buurtsportcoaches gaan actief aan de slag. Doordat zij zowel werkzaam zijn bij een sport- of beweegaanbieder als in tenminste één andere sector, dragen zij eraan bij dat meer mensen in hun eigen nabije omgeving kunnen sporten en bewegen.

Een combinatiefunctie is een functie waarbij een werknemer in dienst is bij één werkgever, maar gelijkelijk – of in ieder geval voor een substantieel deel - te werk gesteld wordt in of ten behoeve van twee werkvelden/sectoren. Een combinatiefunctie bestaat daarom uit tenminste twee delen. De combinatiefunctionarissen die zijn aangesteld in het kader van de Impuls brede scholen, sport en cultuur zijn werkzaam in twee van de aangewezen sectoren (onderwijs, sport en cultuur).

Buurtsportcoaches zijn combinatiefunctionarissen met als specifieke opdracht het organiseren van een sport- en beweegaanbod in de buurt en het maken van een verbinding tussen sport- en beweegaanbieders en andere sectoren zoals zorg, welzijn, jeugdzorg en kinderopvang en onderwijs. Er is altijd sprake van een combinatie met sport en bewegen.

Kader 4:

De gemeente stimuleert sport- en beweegactiviteiten voor alle doelgroepen.

4.2 Provinciaal beleid

Op 9 december 2011 heeft de provincie Noord-Brabant het 'Sportplan Brabant 2016' vastgesteld, inclusief de bijbehorende subsidieregeling. Het plan moet sport in Brabant en onder Brabanders stimuleren. Het doel is dat dit positieve effecten heeft voor de gezondheid, sociale cohesie, economie en internationale profilering van Brabant. Concreet betekent het dat de provincie gaat inzetten op talentontwikkeling, (top)sportevenementen, topsportaccommodaties en toegankelijkheid van sport voor alle Brabanders, waaronder gehandicapten. De provincie zet zeven sporten, de zogenaamde kernsporten, centraal die kenmerkend zijn voor Brabant: hockey, turnen, paardensport, wielrennen, atletiek, zwemmen en (dames) voetbal.

In de toekomst zal het aantal ouderen (senioren) substantieel toenemen, maar er is een sterke daling te verwachten bij de jongere leeftijdscategorieën. Sport wordt steeds meer ingezet als instrument om doelstellingen op andere beleidsterreinen te realiseren. Sport biedt kansen en maakt verbindingen. De druk op sportverenigingen neemt toe. Steeds meer sportverenigingen geven aan dat zij een tekort aan vrijwilligers hebben. Zowel de provincie als het Rijk zetten in op het stimuleren van sport en bewegen.

Kader 5:

De nadruk ligt op het leggen van de juiste verbindingen tussen verenigingen, scholen, buurthuizen enz. Dit leidt tot betere samenwerking en meer betrokkenheid van de bewoners, maar ook van de verschillende samenwerkingspartners.

4.3 Lokaal beleid

De gemeente ziet sport als middel dat kan worden ingezet om mensen te laten meedoen in de samenleving. Sport speelt op die manier ook een rol bij de realisatie van beleidsdoelstellingen van andere beleidsterreinen (bijvoorbeeld jeugd, senioren, onderwijs, gezondheid, WMO enz.). Daarom wordt niet alleen in de kadernota gesproken over sport. Ook vanuit andere beleidsterreinen wordt naar sport gekeken, want sport kan een belangrijk middel zijn om beleidsdoelstellingen op andere terreinen te realiseren. Het is belangrijk om sport als onderdeel van een breed welzijnsbeleid integraal te benaderen, zodat een goede bijdrage wordt geleverd aan doelstellingen op het gebied van bijvoorbeeld de WMO en sociale participatie. De belangrijkste zijn:

- WMO: Door het inzetten van sport- en beweegactiviteiten vergroten we de sociale contacten en participatie van allerlei doelgroepen en zorgen we dat ze meedoen aan de samenleving.
- Decentralisaties (jeugd, AWBZ en participatie): onze sportvoorzieningen moeten kunnen worden ingezet om activiteiten nabij de burger lokaal te organiseren.
- Onderwijs: De lessen lichamelijke opvoeding zijn een belangrijke pijler voor sport en bewegen.
- Onderwijs: Scholen zijn verplicht om voor-, tussen- en naschoolse opvang te organiseren. Sporten beweegactiviteiten vormen een belangrijk onderdeel hiervan.
- Leefbaarheid: Sport en bewegen spelen een rol in het kader van de leefbaarheid.
- Lokaal gezondheidsbeleid: Sporten is onderdeel van een gezonde leefstijl en draagt bij aan de gezondheid van mensen.
- Lokaal Educatieve Agenda: Vanuit de Lokaal Educatieve Agenda wordt lokale samenwerking tussen het primair onderwijs, kinderopvang en sportverenigingen (en eventueel andere partijen) gestimuleerd. Dit biedt vanuit de brede school gedachte veel kansen voor het opzetten van een breed activiteitenaanbod dat tegemoet komt aan de wensen en behoeften vanuit wijk/dorp. Hier liggen ook kansen voor de sportverenigingen om een sterke positie in de lokale samenleving in te nemen

Samenwerking en verbinding

De gemeente zet de komende jaren actief in op samenwerking tussen verenigingen. Binnen de kern, maar ook tussen kernen. Vanwege de geschetste demografische ontwikkelingen is het onvermijdelijk dat ook voor de sportverenigingen dingen gaan veranderen. De gemeente stimuleert, faciliteert en initieert samenwerking en fusies van sportverenigingen waar mogelijk. Hiermee is ook duidelijk dat het behouden van het sporten en bewegen voorop staat en niet het in standhouden van de sportverenigingen. Alleen dan is het mogelijk sporten en bewegen voor een zo breed mogelijke doelgroep beschikbaar te houden. De uitvoering van de eerder gedane bezuinigingen heeft al een eerste inzicht geboden in de (on)mogelijkheden van verenigingen.

Een andere, minder verregaande, vorm van samenwerking is verenigingen bij elkaar te brengen. In de gesprekken met de verenigingen zijn de termen 'verenigingsplatform' en 'seminar' genoemd. Hierdoor kunnen verenigingen problemen en ervaringen uitwisselen. Dit kan weer een opmaat zijn voor een meer intensieve samenwerking tussen verenigingen.

Kader 6:

Doelstelling samenwerking en verbinding

Binnen de financiële kaders werkt de gemeente maximaal mee aan vernieuwende samenwerkingsvormen tussen sportverenigingen.

4.4 Uitvoering

Korte termijn

- Haalbaarheidsonderzoek buurtsportcoach afronden
- Nieuwe speerpunten vastleggen in uitvoeringsvoorschriften subsidie vrijwilligersorganisaties
- Uniforme wijze van subsidiering van sportverenigingen
- Gezondheid inwoners Gemert-Bakel in kaart brengen om resultaten van meer bewegen te monitoren
- Transparante en uniforme contracten opstellen

Middellange termijn

- Sportverenigingen staan hoog in het vaandel bij de gemeente en worden daarom ondersteund bij hun ontwikkeling. Immers sportactiviteiten komen alleen maar van de grond als er voldoende organisatorisch vermogen bestaat. Traditioneel is dit te vinden bij de sportverenigingen en dit willen we ook in de toekomst optimaal blijven benutten. We willen ons richten op het versterken van de bestaande verenigingsstructuur (vrijwilligers en kader), zeker voor die verenigingen die zich ook maatschappelijk betrokken tonen. De gemeente stelt met dit doel ook budget beschikbaar voor het steunpunt mantelzorgers en vrijwilligerswerk.

Doelstellingen ondersteuning verenigingen:

- De mogelijkheid van het steunpunt mantelzorg en vrijwilligerswerk optimaal benutten;
 - Mensen met een WWB uitkering stimuleren om ondersteunde werkzaamheden te verrichten voor en bij sportverenigingen;
 - De regeling in het kader van de WWB voor maatschappelijke participatie (€ 150, - per persoon per jaar) benutten voor o.a. stimuleren van sportbeoefening.
- Uitvoering beleid sporten en bewegen
De beoogde resultaten worden na vaststelling van de kadernota geconcretiseerd. De uitvoering van het gemeentelijk sportbeleid gebeurt in samenhang met andere beleidsterreinen. Vandaar dat ook bestaande instrumenten worden gebruikt om de speerpunten ten aanzien van sporten en bewegen te verankeren in de uitvoering.
 - Activiteitenplannen van de scholen en locatieplannen van brede scholen (jeugdbeleid);
 - Leefbaarheidsagenda's (WMO);
 - Het activiteitenprogramma van de buurtsportcoach (sporten en bewegen);
 - Werkplan CJG.

Lange termijn

- Vitale sportverenigingen

5. Beleid sportvoorzieningen

5.1 Sportvoorzieningen

Aangezien het budget voor de komende jaren is vastgesteld vormt dat het kader voor de gemeente bij de uitvoering. Of in elke kern in de toekomst sportvoorzieningen behouden kunnen blijven is afhankelijk van een aantal omstandigheden: demografische ontwikkelingen, ontwikkeling ledenaantallen, kosten versus baten, wensen en behoeften, enz. Concreet doet zich in Elsendorp en de Rips nu al voor dat voetbalteams worden samengesteld vanuit de beide kernen en dat door de voetbalverenigingen al samenwerking op gang komt. Dit kan een eerste stap zijn op weg naar concrete samenwerking die mogelijk uitgebouwd wordt tot een meer vergaande vorm. Multifunctioneel gebruik van accommodaties is ook een belangrijk aandachtspunt en speelt een rol binnen de leefbaarheid in dorpen en buurten.

Het maximaal benutten van de sportvoorzieningen en hierdoor voldoende geld genereren voor beheer, onderhoud en vervanging heeft de komende jaren prioriteit. De gemeente zorgt de komende periode voor eenduidige en transparante contracten, zodat verantwoordelijkheden met betrekking tot het beheer, het onderhoud en vervanging helder zijn.

De gemeente streeft naar een zo breed mogelijk sportaanbod in Gemert-Bakel.

Kader 7:

De huidige accommodaties, die voor het gemeentebestuur de basisvoorziening sport vormt, worden beschouwd als een zogenaamde nulmeting.

5.2 Privatisering geen doel op zich

Uit de gesprekken met de verenigingen blijkt dat niet iedere vereniging in staat is om te privatiseren. Organisatorisch en financieel zijn niet alle verenigingen hiertoe in staat. De druk op het bestaande vrijwilligersbestand neemt bij privatisering toe, waardoor zelfwerkzaamheid onder druk komt te staan. Sportverenigingen geven bijvoorbeeld aan dat onderhoudsploegen vergrijzen. Als deze verdwijnen wordt het voor de verenigingen lastig om het onderhoud zelf uit te voeren waardoor dit uitbesteed moet worden. Dit brengt extra kosten mee voor de vereniging.

Privatisering is geen doel op zich meer, maar net als bij de MFA's, is de gemeente op zoek naar partijen die het beheer, het onderhoud en de exploitatie van de sportvoorzieningen op zich wil nemen. Wanneer er toch sprake is van privatiseren, moet ervoor gewaakt worden dat de voorzieningen beschikbaar blijven om in te zetten om in het kader van de decentralisaties lokaal de activiteiten voor de doelgroep te organiseren. Tevens is een uitgangspunt dat de sportvoorzieningen beschikbaar moeten blijven voor de huidige gebruikers tegen een maatschappelijk tarief.

Kader 8:

Privatiseren van sportvoorzieningen:

De verantwoordelijkheid voor het beheer, het onderhoud en exploitatie komt bij een private partij te liggen. Dit geldt ook voor vervanging en groot onderhoud. De gemeente blijft eigenaar van de grond.

In het proces van overdragen van sportvoorzieningen wordt veel tijd ingeruimd om een zorgvuldige overdracht te realiseren in samenspraak met de betrokken partijen. De raad wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang. De financiële kaders zijn leidend voor de uitvoering.

Kader 9:

De gemeente zorgt voor zorgvuldige overdracht; de gemeenteraad wordt periodiek geïnformeerd.

5.3 Aanbod sportvoorzieningen

Het huidige aanbod aan sportvoorzieningen moet gezien worden als nul-situatie. Uit de gesprekken met de sportverenigingen blijkt dat een aantal van hen uit hun 'jasje' aan het groeien zijn. Deze verenigingen steunen af op een ledenstop.

Dit is een onwenselijke situatie en moet getracht worden te voorkomen. De drempel om te sporten wordt hoger, omdat men niet de sport kan beoefenen die men leuk vindt. We kunnen er namelijk niet van uitgaan dat iemand vervolgens voor een andere sport kiest.

Sportverenigingen die organisatorisch in staat zijn om meer mensen aan het sporten/bewegen te krijgen moeten niet belemmerd worden in hun ontwikkeling. Verenigingen die graag willen uitbreiden om een ledenstop te voorkomen, moeten aantonen dat ze een structureel capaciteitsprobleem hebben en dat de groei aan zal houden. In de eerste instantie moeten oplossingen gevonden worden in samenwerking met andere verenigingen. Mogelijkheden zijn hierin echter beperkt. Hockey en voetbal gaan bijvoorbeeld moeilijk samen als het gaat om medegebruik van sportvelden.

Kader 10:

Voor verenigingen, die kampen met een structureel ruimtegebrek, wordt gezocht naar oplossingen. Als dat binnen de bestaande middelen niet mogelijk is wordt dat voorgelegd aan de gemeenteraad

Een andere ontwikkeling die zich voor kan doen is dat accommodaties structurele overcapaciteit hebben. Overcapaciteit betekent bijvoorbeeld dat verenigingen het de komende jaren met één of meerdere velden of faciliteiten minder af kunnen. Eerst wordt gekeken of andere partijen de beschikbare ruimte in kunnen vullen, maar als dat onvoldoende of onmogelijk blijkt te zijn dan zal de consequentie zijn dat het overschot niet meer gerenoveerd of vervangen wordt op kosten van de gemeente.

Kader 11:

Voor verenigingen, die kampen met structurele overcapaciteit, wordt gezocht naar oplossingen om de invulling van de accommodatie te verbeteren. Wanneer dit niet voldoende is wordt bij renovatie en vervanging gekeken naar de noodzakelijke capaciteit. Het overschot van velden of faciliteiten worden niet meer gerenoveerd of vervangen op kosten van de gemeente.

Zoals gezegd moet er sprake zijn van een structurele ontwikkeling qua bezetting van de velden en overige faciliteiten in positieve en negatieve zin. Dit betekent dat er gekeken wordt naar de langere termijn. Jaarlijks houden we op basis van de nulmeting een overzicht bij van de ledenaantallen per vereniging, zodat er een gefundeerde keuze gemaakt worden om de accommodatie uit te breiden of delen af te stoten. Dit overzicht wordt ter kennisgeving aan de gemeenteraad gestuurd.

Het collegeprogramma heeft als titel 'Samen verantwoordelijk'. De gemeente wil meer verantwoordelijkheid neerleggen bij niet-geprivatiseerde verenigingen voor hun sportaccommodatie. Dit wil de gemeente bereiken door bij toekomstige vervangingsinvesteringen voor de basisvoorziening een bijdrage te vragen van de gebruiker (de betreffende sportvereniging). De gemeente vindt de bijdrage van 50%, die in het collegeprogramma opgenomen, is te hoog, maar acht een bijdrage van 33% door de vereniging reëel. De gemeente vergoedt het resterende bedrag. De bijdrage van de vereniging kan ook (gedeeltelijk) bestaan uit zelfwerkzaamheid. Om hier naar toe te groeien wordt een overgangsregeling opgesteld.

Kader 12:

Bij vervangingsinvesteringen voor gemeentelijke sportaccommodaties wordt 2/3 deel door de gemeente vergoed en 1/3 deel draagt/dragen de sportvereniging(-en) bij. De bijdrage door vereniging kan ook geleverd worden door zelfwerkzaamheid.

Een uitzondering hierop is de dakafwerking van gebouwen. Door afspraken uit het verleden worden deze nog maar eenmalig vervangen door de gemeente.

Dit lijkt op een bezuiniging, maar het deel dat door de verenigingen bijgedragen wordt kan weer ingezet worden om de voorzieningen op peil te houden of uit te breiden.

Naar verwachting zal op korte termijn uitbreiding noodzakelijk zijn bij Hockeyclub Gemert en Voetbalvereniging Gemert. Zij geven aan al langere tijd te kampen met een tekort aan speelvelden.

Door de opkomst van het meisjesvoetbal ontstaat er bij voetbalverenigingen ook behoefte aan extra kleedruimtes.

Het college verwacht binnen de bestaande middelen dekking te vinden voor een mogelijke uitbreiding. Indien extra dekking nodig is zal dit voorgelegd worden aan de gemeenteraad.

Daarnaast maken de zwemverenigingen zich zorgen over de toekomst van het zwembad bij Fitland en de strengere eisen die de zwembond stelt aan de afmetingen van een wedstrijdbad.

In het volgende overzicht is een indicatie gegeven met welke bedragen de gemeentelijke begroting structureel belast wordt per € 100.000,- investering.

	Aanleg sportvelden	Renovatie sportvelden	Electrotechnische installaties	Nieuwbouw gebouw	Semi-permanent gebouw
Investering	€ 100.000,-	€ 100.000,-	€ 100.000,-	€ 100.000,-	€ 100.000,-
Afschrijvingstermijn	30 jaar	15 jaar	15 jaar	40 jaar	15 jaar
Rente 2016	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%	3,75%
Afschrijving	€ 3.333,-	€ 6.667,-	€ 6.667,-	€ 2.500,-	€ 6.667,-
Rente	€ 3.750,-	€ 3.750,-	€ 3.750,-	€ 3.750,-	€ 3.750,-
(neemt jaarlijks af)					
Totaal kapitaallasten	€ 7.083,-	€ 10.417,-	€ 10.417,-	€ 6.250,-	€ 10.417,-
Waarvan:					
2/3 deel gemeente	€ 4.722,-	€ 6.945,-	€ 6.945,-	€ 4.167,-	€ 6.945,-
1/3 deel vereniging	€ 2.361,-	€ 3.472,-	€ 3.472,-	€ 2.083,-	€ 3.472,-
Beheerkosten	PM	PM	PM	PM	PM
Onderhoudskosten	PM	PM	PM	PM	PM

5.4 Uitvoering

korte termijn

- De gemeente ondersteunt sportverenigingen bij het aangaan van nieuwe samenwerkingsvormen, onder andere door het faciliteren van een sportplatform(en) en organiseren van seminars
- De gemeente gaat op zoek naar partijen voor de overname van het beheer, het onderhoud en de exploitatie van sportaccommodaties
- Voor niet-geprivatiseerde sportvoorzieningen stelt de gemeente een overgangsregeling op voor vervangingsinvesteringen indien zij niet direct in staat zijn deze investering te kunnen bekostigen.
- Jaarlijks krijgt de gemeenteraad een overzicht van ledenaantallen in relatie tot de nulmeting van sportaccommodaties

middellange termijn

- Overdracht van sportvoorzieningen

6. Totaal overzicht activiteiten

korte termijn

- Haalbaarheidsonderzoek buurtsportcoach afronden
- Nieuwe speerpunten vastleggen in uitvoeringsvoorschriften subsidie vrijwilligersorganisaties
- Uniforme wijze van subsidiering van sportverenigingen
- Gezondheid inwoners Gemert-Bakel in kaart brengen om resultaten van meer bewegen te monitoren
- Eenduidige en transparante contracten en overeenkomsten
- De gemeente ondersteunt sportverenigingen bij het aangaan van nieuwe samenwerkingsvormen, onder andere door het faciliteren van een sportplatform(en) en organiseren van seminars
- De gemeente gaat op zoek naar partijen voor de overname van het beheer, het onderhoud en de exploitatie van sportaccommodaties
- Voor niet-geprivatiseerde sportvoorzieningen stelt de gemeente een overgangsregeling op voor vervangingsinvesteringen indien zij niet direct in staat zijn deze investering te kunnen bekostigen.
- Jaarlijks krijgt de gemeenteraad een overzicht van ledenaantallen in relatie tot de nulmeting van sportaccommodaties

middellange termijn

- Sportverenigingen staan hoog in het vaandel bij de gemeente en worden daarom ondersteund bij hun ontwikkeling. Immers sportactiviteiten komen alleen maar van de grond als er voldoende organisatorisch vermogen bestaat. Traditioneel is dit te vinden bij de sportverenigingen en dit willen we ook in de toekomst optimaal blijven benutten. We willen ons richten op het versterken van de bestaande verenigingsstructuur (vrijwilligers en kader), zeker voor die verenigingen die zich ook maatschappelijk betrokken tonen. De gemeente stelt met dit doel ook budget beschikbaar voor het steunpunt mantelzorgers en vrijwilligerswerk.

Doelstellingen ondersteuning verenigingen:

- De mogelijkheid van het steunpunt mantelzorg en vrijwilligerswerk optimaal benutten;
 - Mensen met een WWB uitkering stimuleren om ondersteunde werkzaamheden te verrichten voor en bij sportverenigingen;
 - De regeling in het kader van de WWB voor maatschappelijke participatie (€ 150, - per persoon per jaar) benutten voor o.a. stimuleren van sportbeoefening.
- Uitvoering beleid sporten en bewegen
De beoogde resultaten worden na vaststelling van de kadernota geconcretiseerd. De uitvoering van het gemeentelijk sportbeleid gebeurt in samenhang met andere beleidsterreinen. Vandaar dat ook bestaande instrumenten worden gebruikt om de speerpunten ten aanzien van sporten en bewegen te verankeren in de uitvoering.
 - Activiteitenplannen van de scholen en locatieplannen van brede scholen (jeugdbeleid);
 - Leefbaarheidsagenda's (WMO);
 - Het activiteitenprogramma van de buurtsportcoach (sporten en bewegen);
 - Werkplan CJG.

lange termijn

- Vitale sportverenigingen

7. Financieel kader

De kosten van sporten en bewegen zijn op verschillende plekken in de begroting terug te vinden. De totale financiën zijn samengevoegd tot de volgende budgetten.

7.1 (Onderhoud)voorziening sport

Voor deze voorziening is een beheerplan opgesteld wat geactualiseerd is voor de periode 2014 - 2029. Stand van de voorziening per 1-1-2015 is € 410.421,-. In de voorziening worden jaarlijks stortingen gedaan. De Raad heeft het beheersplan 2012-2029 vastgesteld op 15 mei 2014. De voorziening is bedoeld voor (grote) vervangingen, renovaties, groot onderhoud voor buitensport en binnensport. In het geactualiseerde beheerplan, is voor de periode 2014-2029 rekening gehouden met een totale investering van € 4.432.652,00 (bedragen excl. BTW).

7.2 Exploitatiebudgetten sport (binnen- en buitensport, incl. doorbelastingen)

In de gemeentelijke begroting van 2015 is voor sport per saldo (uitgaven + inkomsten) een totaalbudget beschikbaar van € 1.331.162,- (na zero-budgetting 2013; is incl. storting in voorziening sport € 168.346,- en subsidies binnen- en buitensport, maar excl. golfbaan).

Het totaal beschikbare budget is het saldo van de uitgaven en inkomsten (o.a. huur). De uitgaven betreffen de kapitaallasten (rente en afschrijving) en diverse andere structurele kostenposten. Met ingang van 2013 is de bijdrage van de gemeente voor beheer/onderhoud met 25% verminderd. De kapitaallasten en overige eigenaarslasten (o.a. belastingen en verzekeringen) blijven voor rekening van de gemeentelijke begroting komen.

Kader 13:

De subsidieregeling wordt aangepast zodat verenigingen gecompenseerd worden in de aanslag onroerendezaakbelasting (ozb)

7.3 Subsidie vrijwilligersorganisaties (waaronder sportverenigingen)

Het structureel budget vanaf 2015 voor alle vrijwilligersorganisaties bedraagt € 400.000,- per jaar. Ongeveer € 117.000,- gaat naar sportverenigingen. De subsidie wordt alleen aan sportverenigingen verstrekt als zij jeugdleden hebben en hiervoor activiteiten ontplooiën. Gezien de wens van de gemeente om andere doelgroepen letterlijk en figuurlijk aan het bewegen te krijgen is het wenselijk om hen ook als speerpunt op te nemen in de subsidie vrijwilligersorganisaties.

Kader 14:

De subsidieregeling wordt aangepast om deelname aan sport- en beweegactiviteiten te stimuleren bij alle doelgroepen.

7.4 Financiële middelen vanuit de regeling buurtsportcoaches

De stimuleringsregeling voor combinatiefuncties is omgezet naar de Buurt Sport Coach regeling. Deze rijksregeling is bedoeld om mensen gemakkelijker te laten sporten en bewegen in hun eigen omgeving. Gemert-Bakel krijgt hiervoor extra geld vanaf 2013. Het gaat daarbij om een jaarlijks bedrag van € 101.760,- voor in totaal 5,1 FTE. Deze middelen, die gegarandeerd zijn tot en met 2016. Dit bedrag wordt via een decentralisatie-uitkering in het gemeentefonds gestort. De regeling gaat uit van cofinanciering (60% bij te dragen door derden). Deze cofinanciering dient uiterlijk 31-12-2016 definitief geregeld te zijn. Het ministerie streeft er naar om ook na 2016 deze middelen te behouden en in te zetten.

Toelichting:

Over de implementatie van deze regeling moet nog een besluit worden genomen (besluitvorming is voorzien in het 2^e kwartaal 2015). Uitgangspunt is dat de cofinanciering gerealiseerd moet worden uit

bestaande budgetten. Wanneer dit niet mogelijk is, heeft Gemert-Bakel geen financiële ruimte om gebruik te maken van de regeling.

8. Bijlagen

1. Overzicht gesubsidieerde sportverenigingen en de sportaccommodaties
2. Beheerplan sport (vastgesteld op 15 mei 2014)
3. Overzicht geplande vervangingsinvesteringen en renovaties (vastgesteld op 15 mei 2014)

Rapportage
Haalbaarheid Buurtsportcoaches
Gemeente Gemert-Bakel

April 2015



1. Inleiding	3
2. Brede impuls combinatiefuncties	3
2.1 Wat houdt de regeling in?	3
2.2 Financiering en technische aspecten	4
3. Inhoudelijke haalbaarheid	5
3.1 Interne analyse	5
3.2 Externe analyse	12
3.3 Inhoudelijke richting	12
3.4 Conclusies inhoudelijke haalbaarheid	15
4. Financiële haalbaarheid	16
4.1 Algemeen	16
4.2 Kosten	16
4.3 Dekking	16
4.4 Financieringsplan	18
4.5 Conclusies financiële haalbaarheid	19
5. Advies	20
5.1 Algemeen	20
5.2 Inzet buurtsportcoaches	20
5.3 Organisatie	20
5.4 Werkgeverschap	20
5.5 Communicatie	21
5.6 Implementatietraject	21

1. Inleiding

Buurtsportcoaches

Als vervolg op de succesvolle impulsregeling Brede School, Sport en Cultuur (combinatiefuncties) heeft het ministerie van VWS de Brede Impuls Combinatiefuncties (buurtsportcoaches) opengesteld voor alle Nederlandse gemeenten als onderdeel van het programma Sport en Bewegen in de Buurt. Deze Impuls voorziet onder andere in het realiseren van 2.900 fte buurtsportcoaches in Nederland. Waar de combinatiefuncties specifiek gericht waren op het bevorderen van sport- en cultuurparticipatie onder de leeftijdscategorie 4 tot en met 18 jaar (sectoren onderwijs, sport en cultuur), zijn de buurtsportcoaches gericht op het creëren van voldoende sport- en beweegaanbod voor alle gewenste doelgroepen.

Gemeente Gemert-Bakel

De gemeente Gemert-Bakel nam reeds voor 60% deel aan de oorspronkelijke regeling en heeft 2,45 fte combinatiefunctionarissen ingevuld. In 2013 heeft het college van burgemeester en wethouders de deelname aan de regeling opgehoogd naar 120% en daarmee de intentie uitgesproken om nog eens 2,65 fte in te vullen tot een totaal van 5,1 fte. De gemeente heeft hierbij als voorwaarde gesteld dat de ophoging niet mag leiden tot extra inzet van gemeentelijke budgetten.

Haalbaarheidsonderzoek

Om de uitgesproken intentie om te zetten naar daadwerkelijke realisatie heeft het college van burgemeester en wethouders besloten aan de slag te gaan met een onderzoek naar de inhoudelijke en financiële haalbaarheid. In deze rapportage zijn de bevindingen c.q. uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek beschreven.

2. Brede Impuls Combinatiefuncties

2.1 Wat houdt de regeling in?

De regeling maakt deel uit van het programma Sport en Bewegen in de Buurt.

Sport en bewegen in de buurt

Op 15 november 2011 heeft de minister van VWS haar beleidsbrief 'Sport en Bewegen in Olympisch perspectief' aan de Tweede Kamer verzonden waarin zij aangeeft per 2012 met het programma Sport en Bewegen in de Buurt te willen starten. Met dit programma wil zij samen met gemeenten, sport- en beweegaanbieders en het bedrijfsleven het sporten en bewegen in de buurt stimuleren. Rijk, gemeenten, werkgevers en de sport hebben in februari 2012 hun handtekening gezet onder afspraken over de uitvoering van dit programma Sport en Bewegen in de Buurt in de periode 2012 tot 2016. De Brede Impuls Combinatiefuncties is een uitvloeisel van dit programma en is een structurele regeling.

Buurtsportcoaches

Om gemeenten te ondersteunen in het creëren van voldoende sport- en beweegaanbod voor alle inwoners van jong tot oud, investeert VWS in de uitbreiding en een bredere inzet van combinatiefuncties met extra buurtsportcoaches. Dit bouwt voort op de impuls waarbij combinatiefuncties worden ingezet voor de sectoren onderwijs, sport en cultuur. 2.900 Buurtsportcoaches gaan actief aan de slag. Doordat zij zowel werkzaam zijn bij een sport- of beweegaanbieder als in tenminste één andere sector, dragen zij eraan bij dat meer mensen in hun eigen nabije omgeving kunnen sporten en bewegen.

Een buurtsportcoach is bij één werkgever in dienst maar werkt zichtbaar voor twee sectoren (buurt, welzijn, onderwijs, sport, zorgt en/of cultuur). De samenhang tussen de sectoren wordt door het inzetten van buurtsportcoaches versterkt. Activiteiten worden beter op elkaar afgestemd.

2.2 Financiering en technische aspecten

De middelen worden beschikbaar gesteld via een decentralisatie-uitkering in het gemeentefonds. Het Rijk financiert structureel 40% van de loonkosten en de gemeenten organiseren cofinanciering van 60%. De wijze waarop deze 60% cofinanciering wordt gevonden, is lokaal maatwerk.

Hierbij geldt dat het Rijk heeft aangegeven wat de omvang van de inzet van de buurtsportcoaches zou moeten zijn. In een overzicht is dit per gemeente aangegeven, waarbij is uitgegaan van fte's gebaseerd op het aantal jongeren tot 18 jaar (peildatum 1 januari 2007). Verder rekent men per fte € 50.000 als normbedrag.

De gemeente Gemert-Bakel nam reeds voor 60% deel aan de regeling en vanaf 2013 voor 120%. Dit heeft tot gevolg dat de gemeente in de eerste fase € 50.880 heeft ontvangen van het Rijk en vanaf 2013 € 101.760. Dit is een rijksbijdrage van 40% van de totale loonkosten. De resterende 60% ter financiering van de fte's dient de gemeente Gemert-Bakel zelf te organiseren op basis van lokaal maatwerk. Hier zijn geen nadere regels aan verbonden. De rijksmiddelen zijn wel expliciet bedoeld om in te zetten voor de realisatie van de buurtsportcoaches. Als inhoudelijke voorwaarde geldt dat de coaches ingezet worden in minimaal twee sectoren en de gemeente Gemert-Bakel is verplicht om jaarlijks deel te nemen aan de output monitoring van de impuls.

De reeds gerealiseerde 2,45 fte worden gefinancierd door de rijksbijdrage en de inzet van gemeentelijke budgetten en formatie. De uitbreiding (2,65 fte) mag niet leiden tot extra inzet van gemeentelijke middelen.

3. Inhoudelijke haalbaarheid

Op basis van een interne en externe analyse zijn inhoudelijke aanknopingspunten van de buurtsportcoaches zichtbaar gemaakt en is de mate van draagvlak voor realisatie c.q. inzet van buurtsportcoaches gepeild.

3.1 Interne analyse

Tijdens de interne analyse is de relatie tussen het gemeentelijk beleid enerzijds en buurtsportcoaches anderzijds in beeld gebracht. De interne analyse bestaat uit twee onderdelen:

1. Huidige invulling 2,45 fte
2. Scan van gemeentelijk beleid
3. Interne overleggen

3.1.1 Huidige invulling 2,45 fte

Zoals eerder benoemd, neemt de gemeente al langer deel aan de (oorspronkelijke) impulsregeling brede school, sport en cultuur. Destijds is ervoor gekozen om bestaande functionarissen c.q. bestaande budgetten in te zetten als combinatiefunctionarissen. De huidige inzet is:

- 0,88 fte Coördinatie / Beleid sport en bewegen
- 0,50 fte Medewerker Erfgoededucatie
- 0,32 fte Vrijwilligerscoördinator
- 0,25 fte Buurtsportmedewerker / jongerenwerker
- 0,50 fte Cultuurcoach

Gebleken is dat de huidige invulling niet bij iedereen bekend is en dat er geen integrale samenhang en samenwerking tot stand is gebracht. De huidige invulling wordt gefinancierd door inzet van rijksmiddelen en gemeentelijke middelen. Er is geen financiële bijdrage van externe partners.

3.1.2 Scan van gemeentelijk beleid

Relevante beleidsdocumenten van de gemeente Gemert-Bakel zijn gescreend op aanknopingspunten voor inzet van buurtsportcoaches. Figuur 2 biedt een overzicht hiervan. Inzet van de buurtsportcoaches sluit op vele fronten aan bij bestaand gemeentelijk beleid en levert een wezenlijke bijdrage in het realiseren van ambities en beleidsdoelen.

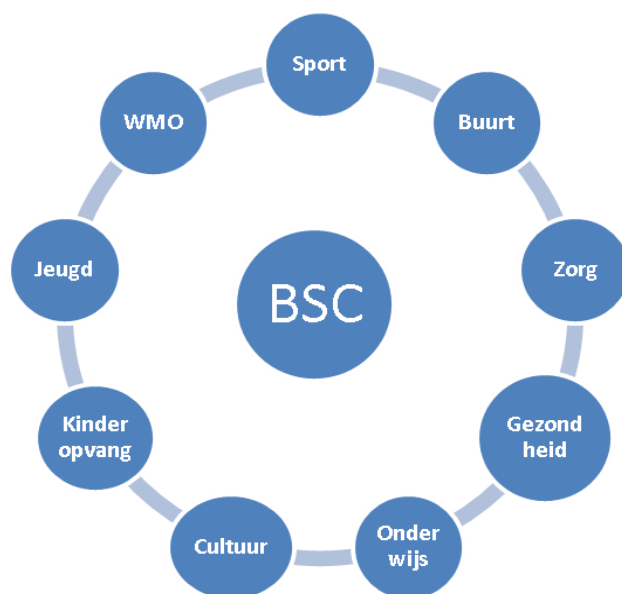
3.1.3 Interne overleggen

Tijdens interne bijeenkomsten en overleggen met de bestuurders beleidsmakers binnen het Sociaal Domein is gesproken over het nut, de noodzaak, kansen en mogelijkheden met betrekking tot inzet van buurtsportcoaches in Gemert-Bakel.

Uitkomsten interne overleggen

De buurtsportcoaches (BSC) worden gezien als de centrale spil tussen diverse beleidsterreinen van de gemeente (figuur 1.). De buurtsportcoaches vormen de 'extra handen' die gewenste ambities en doelen vertalen naar de daadwerkelijke uitvoering. Figuur 2 geeft meer inzicht in deze ambities en doelen.

Figuur 1. De buurtsportcoach (BSC) als centrale spil



Figuur 2. Beleidsmatige relatie gemeente Gemert-Bakel vs. Buurtsportcoaches

Beleid	Inhoudelijke raakvlakken	Raakvlakken en kansen voor Buurtsportcoaches
Gezondheidsbeleid en WMO beleid <i>'Beleidsplan Wet maatschappelijke ondersteuning en Lokaal Gezondheidsbeleid 2012-2015</i>	Visie De gemeente Gemert-Bakel kiest bij het bepalen en uitvoeren van het Wmo en Lgb beleid, heel nadrukkelijk voor een sociaalgeografische benadering (dorp of wijk als vertrekpunt). De gemeente is op weg naar een samenleving met zelfredzame burgers in leefbare, zelfstandige en zelfredzame kernen. Leefbaarheid <i>Visie</i> • Zelfredzame wijken en dorpen waar mensen zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen en waar zij in staat gesteld worden om mee te doen aan de samenleving. • Gericht op sociale samenhang, integratie en activering van bewoners. • Voorzieningen in de dorpen en wijken: sociaal, financieel, fysiek toegankelijk en daar waar mogelijk door meerdere doelgroepen gebruikt. • Ontmoeten is belangrijk, daarom in alle dorpen plekken waar die ontmoeting gestalte kan krijgen. • De inrichting en kwaliteit van fysieke leefomgeving en sociale omgeving is zodanig dat deze de gezondheid positief beïnvloeden. • Sport levert een belangrijke bijdrage aan de gezondheid en de participatie van de inwoners. <i>Doelen</i> • Gemeentelijk beleid is afgestemd op de behoeften en wensen vanuit het dorp en de wijk en opstellen van leefbaarheidagenda. • Gemeente faciliteert dorpen en wijken bij het bevorderen van de eigen kracht, door inzet van dorpsondersteuners en ambtelijke aandachtfunctionarissen. • In ieder dorp en iedere wijk is een brede school met een wijkfunctie, waar professionals, vrijwilligers en bewoners elkaar ontmoeten en activiteiten kunnen ontplooiën. Mantelzorg en vrijwilligerswerk <i>Visie</i> Buurtcohesie, zorg in het dorp en in de wijk en veilige dorpen en wijken leiden tot buurtbewoners die op elkaar betrokken zijn en die problemen signaleren en waar mogelijk oplossen.	• Inzet van BSC als middel: gezondheidsbevordering, sociale participatie, stimulering vrijwilligerswerk, stimuleren leefbaarheid. • Coördineren/organiseren/uitvoeren van sport-/beweegactiviteiten door BSC gericht op participatie in kracht- en/of kanswijken. • BSC als katalysator van samenwerking tussen bewoners onderling en organisaties op het gebied van welzijn, gezondheid, sport en bewegen. • BSC als samenwerkingspartner van de Brede School met specifieke kennis over gezondheid, sport en bewegen. • BSC als samenwerkingspartner van de Brede School met competenties voor organiseren/uitvoeren van sport-/beweegactiviteiten. • Stimulering van vrijwilligerswerk door jongeren in de sport. • Coördineren/organiseren/uitvoeren van sport-/beweegactiviteiten door BSC gericht op overgewicht en gezonde leefstijl.

	<i>Doelen</i> • Stimuleren van vrijwillige inzet onder jongeren, door specifieke aandacht voor jonge vrijwilligers. Volksgezondheid <i>Visie</i> Naast de burger zelf en de gemeente zijn ook andere partijen in de maatschappij medeverantwoordelijk voor de gezondheid van onze burgers. <i>Doelen</i> • Gezonde leefstijl: meer inwoners van Gemert-Bakel vertonen gezond gedrag door o.a. voldoende beweging/sporten, gezonde voeding. De gemeente en kernpartners dragen zorg voor adequate preventieve activiteiten om belangrijke gezondheidsproblemen te voorkomen. • Burgers worden ondersteund bij het organiseren van gezondheid bevorderende activiteiten als daar vanuit dorpen en wijken behoefte aan is. De werkgroep Samen Gezond heeft daarin een stimulerende en ondersteunende rol. • Overgewicht bij inwoners wordt teruggedrongen, waarbij specifieke aandacht uit gaat naar de doelgroep jongeren. • Initiatieven die een gezonde leefstijl bevorderen worden met elkaar verbonden, met als accent veilig sporten en bewegen in de buurt.	
Jeugdbeleid	Voorwaarden positieve ontwikkeling jongeren • Gezond opgroeien: lichamelijk gezond, geestelijk gezond, gezonde leefstijl. • Voorbereid op de toekomst: brede school, doorgaande leerlijn, onderwijs. • Talenten ontwikkelen en plezier hebben: hobby's, sport, cultuur, ontspanning, vrijheid om te spelen, stimulerende leefomgeving. • Steentje bijdragen aan de maatschappij: actieve betrokkenheid bij de maatschappij, meedenken en meedoen, actieve betrokkenheid bij de naaste omgeving, positief gedrag, burgerschap. Gezond opgroeien <i>Ambities</i> • Terugdringen overgewicht bij het totale aantal kinderen met 1,5%. • Voldoende mogelijkheden voor jongeren om te kunnen bewegen en te kunnen sporten.	• Coördineren/organiseren/uitvoeren van sport-/beweegactiviteiten door BSC gericht op preventie van overgewicht en stimuleren gezonde leefstijl. • Verbinden van (sport)vraag en sportaanbod van jongeren door BSC (makelaarsrol). • BSC als samenwerkingspartner van de Brede School met specifieke kennis over gezondheid, sport en bewegen. • BSC als samenwerkingspartner van de Brede School met competenties voor organiseren/uitvoeren van sport-/beweegactiviteiten. • Organiseren/uitvoeren van laagdrempelige activiteiten binnen school, met en bij sportverenigingen en stimulering van samenwerking tussen organisaties door BSC. • Stimulering van vrijwilligerswerk door jongeren in de sport.

	Brede Schoolontwikkeling en doorgaande leerlijn <i>Ambities</i> • Realiseren van een doorgaande ontwikkellijn (zorg en leren) voor kinderen van 0-12 jaar. • Benadrukken van de buurtfunctie van de brede school (volgens het wijk- en dorpsprofiel). • Realiseren van dagarrangementen. <i>Doelen</i> • Binnen iedere brede school is een integraal aanbod van kinddiensten beschikbaar voor alle kinderen in de leeftijd van 0 tot 12 jaar. • Onderwijs, voor-, tussen- en naschoolse opvang worden aangeboden in de vorm van dagarrangementen. • Binnen de dagarrangementen wordt er een verbinding gelegd met sport- en cultuuraanbod. • Realisatie van een doorgaande ontwikkellijn 0 tot 12 jaar en 0 tot 19 jaar. • De brede school vervult ook een dorps- of wijkfunctie doordat het mogelijk is om activiteiten voor dorps- of wijkbewoners in de accommodatie(s) van de brede school te laten plaatsvinden. Talenten ontwikkelen en plezier hebben <i>Ambitie</i> • Inzet van combinatiefunctionaris/buurtsportcoach voor het organiseren/uitvoeren van laagdrempelige activiteiten binnen school, met en bij sportverenigingen en stimulering samenwerking organisaties. Steentje bijdragen • Vrijwilligersorganisaties voor of door jongeren komen als één van de eerste in aanmerking voor het ontvangen subsidie.	
Brede School Beleid <i>Beleidsnotitie Brede Schoolontwikkeling 2011-2014</i>	Inhoudelijke invulling Brede School • Dorps- en wijkfunctie – leefbaarheid. • Doorgaande ontwikkellijn – Integraal Kindcentrum. • Dagarrangementen/ combinatiefuncties/buurtsportcoaches. Visie • Ontwikkelingskansen voor kinderen en jongeren. • Versterking van leefbaarheid.	• BSC als samenwerkingspartner van de Brede School met specifieke kennis over gezondheid, sport en bewegen. • BSC als samenwerkingspartner van de Brede School met competenties voor organiseren/uitvoeren van sport-/beweegactiviteiten. • BSC als regisseur van dagarrangementen en ontwikkelen van doorgaande leerlijnen/ontwikkellijnen.

	Uitgangspunten • Realiseren van een doorgaande ontwikkellijn (zorg en leren) op meerdere niveaus. • Het benadrukken van de buurtfunctie van de brede school (conform het wijk-/dorpsprofiel).	• BSC legt verbinding c.q. is makelaar tussen Brede School partners/activiteiten en wijkpartners/activiteiten.
Lokaal Educatieve Agenda <i>Notitie Lokaal Educatieve Agenda 2012-2014</i>	Ambities LEA 2012-2014 • Brede schoolontwikkeling en doorgaande leerlijn. - In ieder dorp en wijk van Gemert is een brede school. - Binnen iedere brede school is een integraal aanbod van kinddiensten beschikbaar voor alle kinderen in de leeftijd van 0 tot 12 jaar. - Onderwijs, voor-, tussen- en naschoolse opvang worden aangeboden in de vorm van dagarrangementen. - Binnen de dagarrangementen wordt er een verbinding gelegd met sport- en cultuuraanbod. - Realisatie van een doorgaande ontwikkellijn 0 tot 12 jaar en 0 tot 19 jaar. - De brede school vervult ook een dorps- of wijkfunctie doordat het mogelijk is om activiteiten voor dorps- of wijkbewoners in de accommodatie(s) van de brede school te laten plaatsvinden. • Voor- en vroegschoolse educatie - Alle kinderen in de leeftijd van 2 tot 4 jaar toegang tot een voorschools educatief aanbod van vier dagdelen of 10 uur per week. - Voor zover financiering het toe laat hebben alle kinderen in de leeftijd van 2 tot 4 jaar toegang tot een voorschools educatief aanbod van minimaal 2 dagdelen of 5 uur per week. - Alle kinderen in de basisschoolleeftijd hebben tot zij de leeftijd van 6 jaar bereiken toegang tot een vroegschoolse educatief aanbod. - Er is een goed beeld van de ontwikkeling van onderwijsachterstanden bij kinderen in de leeftijd van 2 tot 6 jaar. - Borging doorgaande ontwikkellijn voor 2 tot 6 jarigen. • Zorg voor jeugdigen en opvoed- en opgroeiondersteuning - Een gezonde voeding en gezonde leefstijl onder jongeren wordt continu gestimuleerd, met een accent op het bestrijden van o.a. overgewicht.	• BSC als samenwerkingspartner van de Brede School met specifieke kennis over gezondheid, sport en bewegen. • BSC als samenwerkingspartner van de Brede School met competenties voor organiseren/uitvoeren van sport-/beweegactiviteiten. • BSC als regisseur van dagarrangementen en ontwikkelen van doorgaande leerlijnen/ontwikkellijnen. • BSC legt verbinding c.q. is makelaar tussen Brede School partners/activiteiten en wijkpartners/activiteiten. • Inzet van BSC als middel: gezondheidsbevordering, sociale participatie.
Wijkgericht werken	Doelstelling Door middel van de betrokkenheid van burgers een meer sociaal en doelgerichte aanpak inzetten om maatschappelijke vraagstukken/problemen in dorp/wijk op te pakken. <i>Subdoelen</i> • Burgerparticipatie, actief burgerschap • Vraaggericht werken • Integraal werken	• BSC als ketenpartner van wijkgericht werken vanuit werkzaamheden in de wijk, Brede School en sportverenigingen.

Beleid	Inhoudelijke raakvlakken	Raakvlakken en kansen voor Buurtsportcoaches
Sportbeleid	Beleid sport en bewegen - De gemeente stimuleert sport- en beweegactiviteiten voor alle doelgroepen - Nadruk ligt op het leggen van juiste verbindingen tussen verenigingen, scholen, buurt en wijk. Dit leidt tot betere samenwerking en meer betrokkenheid van de bewoners, maar ook van de verschillende samenwerkingspartners. Samenwerking en verbinding - Beweging tot samenwerken moet vanuit de sportverenigingen zelf komen. Waar dit binnen de budgetten mogelijk is zal de gemeente faciliteren en meewerken aan creatieve en vernieuwend oplossingen. Vitale sportvereniging - Een vitale vereniging is een club met hart en actie voor het dorp. Niet alleen gericht op eigen leden, maar voor de gehele samenleving. Sportstimulering <i>Doelstellingen</i> Handhaven percentage kinderen dat lid is van een sportvereniging: - 89 % van de jongens van de basisschool; - 83 % van de meisjes van de basisschool; - 71-79 % van de 12-18 jarigen. Inzet van de regeling buurtsportcoaches om het aantal sportmomenten te verhogen voor: - 12-18 jarigen (nu 21% 7 dagen per week en minimaal 1 uur per dag); - 19-64 jarigen (nu 62% 5 dagen per week en minimaal 30 minuten per dag); - 65 plus (nu 65% 5 dagen per week 30 minuten per dag). - Inhoudelijk ligt het speerpunt op het beperken van overgewicht, het realiseren van een gezonde leefstijl en het mogelijk maken van sporten voor mensen met een beperking.	- BSC gericht op het stimuleren en opzetten van sport- en beweegactiviteiten voor alle doelgroepen - BSC gericht op ondersteuning van toekomstbestendigheid, fusie enz. sportverenigingen (vitale verenigingen) - BSC als bruggenbouwer tussen inwoners, organisaties en sportverenigingen in het dorp/de wijk. - Coördineren/organiseren/uitvoeren van sport-/beweegactiviteiten door BSC i.s.m. sportverenigingen. - Coördineren/organiseren/uitvoeren van sport-/beweegactiviteiten door BSC gericht op preventie van overgewicht en stimuleren gezonde leefstijl. - Coördineren/organiseren/uitvoeren van sportieve activiteiten gericht op doelgroep mensen met een beperking.

3.2 Externe analyse

Door middel van individuele gesprekken, diverse bijeenkomsten en presentaties zijn externe partners/organisaties geïnformeerd over de regeling buurtsportcoaches en is draagvlak gepeild. Daarnaast zijn wensen, kansen en ambities besproken. Hierbij is een vertaling gedaan naar mogelijke thema's, functieprofielen buurtsportcoaches en de wijze van financiering.

Er is gesproken met:

- Dorpsondersteuners
- Kernteam WMO
- Regiegroep Onderwijs
- Onderwijs – Kinderopvang (meerdere overleggen)
- Goed Wonen
- KunstLokaal
- LEV-Groep

Tijdens de gesprekken is de huidige invulling van de 2,45 fte aan de orde gekomen, maar met name ook de wensen, behoeften en mogelijkheden ten aanzien van de uitbreidingsmogelijkheden met 2,65 fte. De bereidheid om inhoudelijk en financieel te participeren is in voldoende mate aanwezig. Ondanks het feit dat het financiële tij op dit moment minder gunstig is, is de algemene mening om deze kans met elkaar te grijpen en gezamenlijk de schouders te zetten onder deze samenwerking. Met name vanuit het onderwijs zijn voldoende kansen gebleken om de uitbreiding voor een groot deel te realiseren. Voorwaarde daarbij is wel gesteld dat uitbreiding een direct effect moet hebben op de scholen en de kinderopvangorganisaties. Bovendien is daarbij de wens uitgesproken om de huidige invulling meer te integreren tot één geheel. Ook de zorgorganisaties en Goed Wonen hebben aangegeven te willen participeren en tijdens de vervolgfase definitief invulling te willen geven.

3.3 Inhoudelijke richting

Op basis van de inhoudelijke gesprekken hebben we een richting uitgewerkt die als basis kan dienen voor de vervolgfase. De gemeentelijke beleidsdoelen en de behoeften en wensen van de externe organisaties worden samen gebracht tot een gezamenlijke inhoudelijke agenda.

In paragraaf 3.3.2 wordt vervolgens inzicht gegeven in de mogelijke functies, taken en omvang. Deze functionarissen zullen als een gezamenlijk team gaan werken die met elkaar de thema's en doelen gaan verwezenlijken.

3.3.1 Thema's en doelen

Thema	Doelen	Mogelijke Projecten/activiteiten	Mogelijke profielen	Partners
Sportief & Gezond	- Kwaliteit bewegingsonderwijs - Meer sport- en beweegaanbod - Plezier in bewegen - Gezonde voeding - Beperking overgewicht - Stimuleren gezonde leefstijl in alle facetten - Meer aandacht voor fysieke en geestelijke achterstanden - Naschools sport- en beweegaanbod - Verbinding school- en buurtactiviteiten - Structureren samenwerking met verenigingen en andere organisaties	- Coaching groepsleerkrachten - Sportkennismaking - Naschools sportaanbod - Schoolsportdagen - Vakantiesport - Nationale Sportweek - Beweegprogramma's - Plein- pauze- en buurtsport	- Vakleerkracht sport - Sportconsulent - Dorpsondersteuners	- Zicht - Plato - Commanderij - Fides - De Ontdekking - GGD - MEE - Sport- aanbieders - Gemeente
Kunst & Cultuur	- Cultuureducatie - Erfoededucatie - Naschools cultuuraanbod - Verbinding school- en buurtactiviteiten - Structureren samenwerking met verenigingen en andere organisaties op lokaal niveau	- Cultuurcarroussel - Kunst- en cultuurmenu - Boekenweek - Schoolmusical - Naschoolse cultuurarrangementen	- Cultuurcoördinator - Cultuurcoach - Erfoedmedewerker - Dorpsondersteuners	- Zicht - Plato - Commanderij - Fides - De Ontdekking - Kunst en Cultuur- aanbieders - Gemeente
Actief Meedoen	- Bevorderen van de sociale cohesie; - Verbeteren van de leefomgeving; - Stimuleren van ontmoeting en participatie - Stimuleren van ontmoeting en participatie - Tegengaan eenzaamheid - Dagbesteding - Bevordering deelname mensen met een beperking	- Wijkgerichte activiteiten - Straatspeeldagen - Fitheidstesten - Meer Bewegen voor Ouderen - Valpreventie - Aangepast sporten	- Sportbuurtwerker - Jongerenwerker - Sportconsulent - Dorpsondersteuners	- Goed Wonen - LEV - De Zorgboog - Diomage/ ORO - MEE - GGD - Sport- en cultuur- aanbieders - Gemeente
Vrijwillig & Vitaal	- Gemeenschap betrokken bij vrijwilligerswerk - Vitale sportverenigingen	- Meer Vrijwilligers in Korte Tijd - De Vitale Vereniging	- Vrijwilligers- coördinator - Sportconsulent - Dorpsondersteuners	- De Bunker - Sport- verenigingen

3.3.2 Mogelijke functies, taken en omvang

Op basis van de behoeften is een mogelijk invulling en verdeling van de 5,1 fte combinatiefuncties / buurtsportcoaches gemaakt.

Vakleerkracht Sport (2 fte)

-nieuwe functie-

- Verbeteren kwaliteit bewegingsonderwijs basisscholen
- Beweeg- en gezondheidsprogramma's
- Naschools sport- en beweegaanbod
- Opzetten sportkennismakingstrajecten

Sportconsulent (0,65 fte)

-nieuwe functie-

- Organiseren en uitvoeren van sport- en beweegprogramma's voor senioren en mensen met een beperking
- Organiseren van sportclinics / evenementen in samenwerking met sportverenigingen
- Ondersteunen en versterken sportverenigingen
- Organiseren en uitvoeren van sport- en beweegactiviteiten in buurten en kernen

Buurtsportmedewerker / jongerenwerker (0,25 fte)

-Bestaande functie-

- Opzetten en uitvoeren buurtactiviteiten
- Aanspreekpunt jeugd en jongeren

Cultuurcoördinator / Cultuurcoach (0,5 fte)

-bestaande functie-

- Opzetten van een samenhangend kunst- en cultuurbeleid voor scholen
- Afstemming vraag en aanbod cultuureducatie
- Opzetten en uitvoeren van kunst- en cultuurprojecten
- Verbinding leggen tussen onderwijs, amateur- en professionele cultuurpartners
- Opzetten en (mede) uitvoeren van een cultuur kennismakingsprogramma c.q. projecten en cultuureducatie tijdens en na schooltijd
- Opzetten en (mede) uitvoeren van culturele activiteiten in de buurt

Medewerker erfgoededucatie (0,5 fte)

-bestaande functie-

- Opzetten van een samenhangend programma erfgoed educatie voor scholen
- Afstemming vraag en aanbod erfgoed educatie
- Uitvoeren projecten erfgoed educatie

Vrijwilligerscoördinator (0,32 fte)

-bestaande functie-

- Opstellen vrijwilligersbeleid en scholingstrajecten vrijwilligers
- Aanspreekpunt vrijwilligers en vrijwilligersorganisaties
- Stimuleren vrijwilligerswerk
- Verbinden vraag en aanbod vrijwilligers

Coördinator buurtsportcoaches / beleidsmedewerker sport (0,88 fte)

-bestaande functie-

- Opstellen en uitvoeren sportbeleid
- Aanspreekpunt, coördinator en verbinder combinatiefunctionarissen / buurtsportcoaches
- Opstellen, bewaken en bijstellen projectplan buurtsportcoaches
- Initiëren van overleggen tussen de buurtsportcoaches die werkzaam binnen de gemeente Gemert-Bakel
- Uniformeren van projectplannen, jaarplannen en activiteiten van de werkzame buurtsportcoaches
- Het leggen van contacten met aanbieders en het maken van afspraken over de uitvoering
- De verzorging van de interne en externe communicatie
- Monitoren output en outcome en rapporteren aan betreffende partners
- Informeren voortgang aan college en raad
- Het onderhouden van netwerken en bijeenbrengen van partners en aanbieders

3.4 Conclusies inhoudelijke haalbaarheid

1. De bijdrage die buurtsportcoaches leveren aan bestaand gemeentelijk beleid en de hierin geformuleerde ambities en doelen zijn voldoende aanwezig.
2. Voor realisatie van de uitbreiding tot 5,1 fte buurtsportcoaches is inhoudelijk voldoende draagvlak zowel intern (bij de gemeente) als bij externe partners.
3. De vertaling naar inhoudelijke thema's komt tegemoet aan de wens van de partners om één geheel te creëren
4. Partners zijn bereid een inhoudelijke en organisatorische bijdrage te leveren
5. Partners willen graag de schouders eronder zetten en zorgen voor duurzaamheid en continuïteit
6. Partners willen in de implementatiefase een actieve rol vervullen

4. Financiële haalbaarheid

De financiering van de buurtsportcoaches bestaat uit meerdere componenten. In dit hoofdstuk zijn deze componenten uitgewerkt waardoor inzicht wordt verkregen in de financiële haalbaarheid.

4.1 Algemeen

Financiering van de buurtsportcoaches is een verantwoordelijkheid van het Rijk (Ministerie VWS) en de gemeente Gemert-Bakel. Het rijk financiert jaarlijks en structureel 40% van de loonkosten van de 5,1 fte buurtsportcoaches, uitgaande van een normbedrag van € 50.000,- per fte. De gemeente is verantwoordelijk voor financiering van de resterende 60% loonkosten en (eventueel) overige kosten (additionele kosten en activiteitenbudget). Hierbij mag de gemeente een beroep doen op cofinanciering van derden c.q. lokale organisaties.

Geen terugbetalingsverplichting

Indien de gemeente Gemert-Bakel besluit (om welke reden dan ook) niet langer deel te nemen aan de regeling buurtsportcoaches stopt de financiering vanuit het Rijk vanaf dat moment. De gemeente heeft geen terugbetalingsverplichting over de tot dan toe ontvangen rijksmiddelen.

4.2 Kosten

Realisatie van buurtsportcoaches brengt onderstaande kosten met zich mee.

- **Loonkosten**

Voor de loonkosten van buurtsportcoaches hanteert het Rijk een normbedrag van € 50.000,- per fte. Er wordt gestreefd om de uitbreiding per 1 september 2015 gerealiseerd te hebben.

- **Activiteitenbudget**

Activiteitenbudget is noodzakelijk voor het daadwerkelijk uitvoeren van werkzaamheden en het bekostigen van materialen. Jaarlijks wordt rekening gehouden met een bedrag van € 10.000,-.

4.3 Dekking

Voor financiering van de kosten zijn de onderstaande dekkingsmiddelen voor handen.

- **Rijksbijdrage**

Zoals aangegeven financiert het Rijk structureel 40% van de loonkosten. Op basis van 5,1 fte maal het normbedrag ad € 50.000,- bedraagt de jaarlijkse rijksbijdrage € 101.760. Deze bijdrage wordt als decentralisatie uitkering ontvangen via het gemeentefonds.

- **Gemeentelijke middelen**

Door inzet van mensen en bestaande middelen heeft de gemeente Gemert-Bakel de huidige 2,45 fte gefinancierd. De uitbreiding vraagt geen additionele gemeentelijke bijdrage.

De financiering van de bestaande inzet is als volgt:

- De coördinator (0,88 fte) en de medewerker erfgoed educatie / archief medewerker (0,5 fte) behoort tot de regulier formatie van de gemeente Gemert-Bakel ad € 69.000,-
- De financiering van de vrijwilliger coördinator (0,32 fte) ad € 11.250,- vloeit voort uit de reguliere subsidie aan De Bunker
- De financiering van de buurtsportmedewerker (0,25 fte) ad. € 9.000,- is opgenomen in de reguliere subsidie aan de LEV-groep
- De financiering van de cultuurmedewerker (0,5 fte) ad. € 18.000,- is opgenomen in de regulier subsidie aan KunstLokaal

- **Cofinanciering derden**

Onderwijs

Het primair en voortgezet onderwijs hebben tijdens de overleggen aangegeven dat de bereidheid aanwezig is tot het leveren van een financiële bijdrage. In de gesprekken op zowel bestuurlijk als directie niveau is aangegeven dat circa € 45.000,- benodigd is om 2,45 fte te financieren. De daadwerkelijke participatie zal afhankelijk zijn van de invulling en tegenprestaties, waarbij is afgesproken dat dit in een volgende fase concreet wordt uitgewerkt. Het onderwijs heeft meerdere malen uitgesproken dat er een grote kans wordt geboden om het sporten en bewegen een enorme impuls te geven en dat er een maximale inspanning geleverd gaat worden om de benodigde financiering gezamenlijk te realiseren.

Goed Wonen

Goed Wonen ziet toegevoegde waarde in de inzet van buurtsportcoaches, met name om een impuls te geven aan de leefbaarheid en het wijk- en buurtgericht werken. Ook hier geldt dat er nog geen concrete toezeggingen zijn gedaan, maar wel de toezegging om in een volgende fase verder te praten over een mogelijke participatie.

Zorgpartners

In de buurgemeente Deurne is een samenwerking op het gebied van sport, bewegen en cultuur opgezet samen met De Zorgboog en Oro. Beide organisaties hebben aangegeven ook graag in Gemert-Bakel een dergelijke samenwerking op te zetten. De bereidheid tot zowel een inhoudelijke als financiële participatie is aanwezig.

Bedrijven

In deze fase van het haalbaarheidsonderzoek is nog niet gesproken met bedrijven, maar de ervaring leert dat vooral bancaire instellingen bereid zijn om dergelijke maatschappelijk projecten met tal van lokale organisaties en een groot bereik financieel te ondersteunen. Indien het college instemt om over te gaan tot de implementatiefase, zal ook met dit deel van de derden financiering aan de slag worden gegaan.

4.4 Financieringsplan

In het financieringsplan is de realisatie van 5,1 fte buurtsportcoach uitgewerkt op basis van de benoemde kosten en dekkingsmiddelen.

Financieringsplan buurtsportcoaches gemeente Gemert-Bakel					
	Kosten	2015	2016	2017	2018
A	Loonkosten				
	2,45 fte bestaande formatie	€ 107.250	€ 107.250	€ 107.250	€ 107.250
	2,65 fte nieuwe formatie (per 01-09-2015)	€ 44.167	€ 132.500	€ 132.500	€ 132.500
B	Activiteitenkosten	€ 0	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
	Totale kosten	€ 151.417	€ 249.750	€ 249.750	€ 249.750
	Dekking				
C	Rijksbijdrage	€ 101.750	€ 101.750	€ 101.750	€ 101.750
D	Gemeente Gemert-Bakel				
	Gemeentelijke formatie	€ 69.000	€ 69.000	€ 69.000	€ 69.000
	Subsidie De Bunker	€ 11.250	€ 11.250	€ 11.250	€ 11.250
	Subsidie LEV-groep	€ 9.000	€ 9.000	€ 9.000	€ 9.000
	Subsidie KunstLokaal	€ 18.000	€ 18.000	€ 18.000	€ 18.000
E	Bijdrage Derden				
	Bijdrage derden	€ 15.000	€ 40.750	€ 40.750	€ 40.750
	Totale Dekking	€ 224.000	€ 249.750	€ 249.750	€ 249.750
F	Reserve	€ 72.583	PM	PM	PM

Specificatie financieringsoverzicht

	Begrotingspost	Specificatie
A	Loonkosten 5,1 fte	2015: 2,45 fte bestaande formatie gedurende gehele kalenderjaar 2015: 2,65 fte nieuwe formatie gerekend vanaf 1 september (4 maanden) 2016 e.v.: 5,1 fte gerekend over 12 maanden
B	Activiteitenkosten	Kosten voor materiaal, promotie etc.
C	Rijksbijdrage	Structurele rijksbijdrage in gemeentefonds van 40% loonkosten 5,1 fte
D	Gemeentelijke bijdrage	Inzet coördinator / beleidsmedewerker sport Inzet medewerker archief / erfgoededucatie Subsidie De Bunker, Lev-groep en KunstLokaal
E	Derden	Realistische derden bijdrage op basis van besprekingen met diverse partijen
F	Reservesaldo	Reservemiddelen die inzetbaar zijn indien dekking minder is dan begroot of om ambities ten aanzien van activiteiten te verhogen.

4.5 Conclusies financiële haalbaarheid

De uitbreiding met 2,65 fte naar 5,1 fte is financieel haalbaar, al is de haalbaarheid wel nog afhankelijk van diverse factoren. Tijdens de haalbaarheidsfase wordt een realistische inschatting gemaakt, maar in een volgende fase kan het financieringsplan pas definitief gemaakt worden.

Op basis van het huidige financieringsplan kunnen we in ieder geval concluderen dat er voldoende basis is om definitieve afspraken te gaan maken over de financiering. De gemeente Gemert-Bakel hoeft geen extra middelen in te brengen, buiten de reeds ingezette reguliere formatie en subsidies. De uitbreiding wordt gefinancierd door de rijksbijdrage en de bijdrage derden.

Enkele aandachtspunten m.b.t. de financiering:

1. Er zijn nog geen kosten opgenomen voor het implementatietraject. Indien er gekozen wordt om dit door de kwartiermaker te laten uitvoeren moet rekening worden gehouden met een bedrag van circa € 10.000,- Dit bedrag kan gefinancierd worden uit de reservemiddelen.
2. De activiteitengelden zijn op dit moment nog redelijk 'zuinig' begroot. Een budget van € 10.000,- voor 5,1 fte is aan de lage kant. Echter, omdat er nog enkele open eindjes in de financiering zitten, is het zinvol om enige reserve te houden. Indien de begroting het toelaat is het wenselijk om het activiteitenbudget te verhogen.
3. De gemeente Gemert-Bakel ontvangt de rijksmiddelen via een decentralisatie uitkering in het gemeentefonds
4. Het reservebudget is noodzakelijk om enige buffer te hebben tijdens de onderhandelingen met het veld.
5. Tijdens de implementatiefase worden definitieve financiële en inhoudelijke afspraken gemaakt met de externe partners. Deze worden geformaliseerd middels samenwerkingsovereenkomsten tussen de gemeente en de partners.

5. Advies

Op basis van de bevindingen tijdens het haalbaarheidsonderzoek en de hieraan gekoppelde conclusies wordt in dit hoofdstuk advies gegeven over de uitbreiding van 2,65 fte, de realisatie van één integrale aanpak, de inzet van de functionarissen en het vervolgtraject.

5.1 Algemeen

Op basis van de inhoudelijke en financiële haalbaarheid wordt geadviseerd om over te gaan tot de implementatiefase van 2,65 fte buurtsportcoaches. Inhoudelijk biedt deze regeling vele mogelijkheden om diverse sectoren en organisaties met elkaar te verbinden. Vele inwoners van Gemert-Bakel zullen profiteren van de inzet van de buurtsportcoaches.

De geraadpleegde organisaties hebben positief gereageerd op dit initiatief en de intentie uitgesproken om inhoudelijk, financieel en organisatorisch te willen participeren. De gemeente Gemert-Bakel realiseert met een relatief beperkte inzet van (bestaande) middelen een substantieel effect. Met het samenvoegen van de bestaand en nieuwe inzet tot één integrale aanpak zal leiden tot een stevige lokale samenwerking waarbij sport, bewegen en cultuur een stevige impuls gaan krijgen.

5.2 Inzet van buurtsportcoaches

Om te komen tot een integrale aanpak wordt geadviseerd om de combinatiefunctionarissen en buurtsportcoaches in te zetten op de vier thema's zoals die beschreven zijn in paragraaf 3.3, te weten:

- Sportief en Gezond
- Kunst en Cultuur
- Actief Meedoen
- Vrijwillig en Vitaal

Hoewel deze thema's nog als werktitels moeten worden beschouwd en verder ontwikkeld zullen worden, helpt het tijdens de implementatiefase om de partijen te focussen en mee te nemen in het verdere proces.

De beschreven functieprofielen in paragraaf 3.3 zijn leidend tijdens de implementatiefase maar kunnen qua omvang en taakinhoud nog wijzigen. Met alle partners zal de inhoud stap voor stap verder worden uitgewerkt, zodanig dat alle partijen zich projecteigenaar gaan voelen.

5.3 Organisatie

In het vervolgtraject zal een organisatiestructuur worden opgezet passend bij de wensen en behoeften. Zo kan er een stuurgroep worden ingericht die op bestuurlijk niveau het project richt. Ook kan overwogen worden om ene projectgroep samen te stellen waarin alle organisaties vertegenwoordigd zijn, die uitvoering geeft aan het project.

5.4 Werkgeverschap

Tijdens de implementatiefase wordt ook het werkgeverschap geregeld. Naar verwachting zal het werkgeverschap verdeeld worden over meerdere partijen. Tijdens de gesprekken tot dusver zijn enkele partijen reeds bereid gevonden om serieus in gesprek te gaan over het werkgeverschap.

5.5 Communicatie

Een van de ambities is om op collectieve wijze invulling te geven aan de communicatie van het project. Het is de bedoeling dat er één merknaam komt, met eigen logo en website. De thema's zijn vervolgens de subtitels, maar vallen onder één gezamenlijke naam. Dit bevordert de herkenning en identiteit en biedt ook meer mogelijkheden om het totale project als concept in de markt zetten.

5.6 Implementatietraject

Indien het college B&W kennis heeft genomen van de resultaten van dit haalbaarheidsonderzoek en positief besluit over de uitbreiding van 2,65 fte buurtsportcoaches kan het implementatietraject worden gestart. Onderstaande aspecten staan tijdens het implementatietraject centraal.

	Onderwerp
1.	Definitieve inhoudelijke invulling (thema's, doelen, profielen)
2.	Definitief maken financieringsplan
3.	Werkgeverschap organiseren
4.	Opzetten organisatiestructuur (stuurgroep en projectgroep)
5.	Informer en stimuleren vrijwilligersorganisaties (sport en cultuur)
6.	Opstellen en ondertekenen samenwerkingsovereenkomsten
7.	Werving, selectie en aanstelling buurtsportcoaches
8.	Opzetten en uitvoeren communicatieplan
9.	Opzetten en uitvoeren werkprogramma buurtsportcoaches
10.	Start uitvoering

Gedurende het implementatieproces worden er definitieve keuzes gemaakt en besluiten genomen. Uiteraard geldt dat het college van burgemeester en wethouders deze besluiten zal nemen. Ook de externe partners zullen op bepaalde momenten hun eigen besluitvormingsproces doorlopen.

Het kennis nemen van de haalbaarheidsfase en het instemmen om over te gaan tot implementatie leidt dus nog niet tot onomkeerbare besluiten. Het geeft vooral bestuurlijk commitment om de vervolgstappen te kunnen zetten.

Kon pagina 1 uit document D:\iBabs\Sites\GemertBake\Bundels\Documenten\218b5cf1-47f8-4afe-bbfe-650107148519.pdf niet importeren

Foutmelding:

PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 2 uit document D:\iBabs\Sites\GemertBakel\Bundels\Documenten\218b5cf1-47f8-4afe-bbfe-650107148519.pdf niet importeren

Foutmelding:

PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 3 uit document D:\iBabs\Sites\GemertBakel\Bundels\Documenten\218b5cf1-47f8-4afe-bbfe-650107148519.pdf niet importeren

Foutmelding:

PdfReader not opened with owner password

Raadsbesluit wijziging begroting

Raadsvergadering ag.nr.:
Besluit nr.:
Team: team Bedrijfsvoering
Zaaknr. 982593

Onderwerp: Begrotingswijziging 1e financiële rapportage 2015

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 24 maart 2015

Besluit

vast te stellen de:

2e begrotingswijziging met betrekking de 1e financiële rapportage van de begroting 2015-2018. Het totaal van de wijziging is € 26.324 nadelig en wordt onttrokken aan de algemene reserve.

Dit onderwerp komt aan de orde in:

Opiniërende raadsbijeenkomst d.d. 8 april 2015
Raadsvergadering d.d. 30 april 2015

Dit onderwerp is aan de orde geweest in:

Samenhang met eerdere besluiten en/of beleidsprogramma / raadsprogramma

Nummer agenda	Nummer wijziging	Omschrijving
	2-2015	1 ^e financiële rapportage 2015

Financiële consequenties

Om aansluiting te houden bij het autorisatieniveau van de raad zoals geregeld in het Besluit Begroten en verantwoording worden de wijzigingen uiteindelijk in de totaalbudgetten per programma gepresenteerd. Verschuivingen tussen budgetten van een programma leiden niet tot een wijziging aangezien het totaal van het programma niet wijzigt.

Na vaststelling van dit agendapunt zijn daarmee tevens de nieuwe programmabudgetten geautoriseerd. De gevolgen van de diverse (begrotings)wijzigingen worden in meerjarig perspectief gepresenteerd, zodat consequenties voor de meerjarige saldi ook steeds in beeld blijven. Tevens wordt bij elke raadsvergadering een overzicht van de algemene dekkingsmiddelen voor het lopende begrotingsjaar gegeven, zodat inzicht blijft bestaan in de ramingen voor onvoorziene lasten, algemene baten en lasten alsmede het verwachte jaarresultaat.

Budgetautorisatie

Nr	Programma	Lasten				Baten			
		2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
1	Algemene zaken	13.194				-22.865	-22.865	-22.865	-22.865
2	Sociaal Domein en Volkshuisvesting	460.000	187.000	187.000	187.000	2.000	3.000	3.000	3.000
3	Ruimtelijke Ordening en Openbaar Beheer	68.994	68.994	68.994	68.994				
4	Economie en Sport	12.675	12.675	12.675	12.675				
5	Financiën en Vastgoed	82.115				657.843	288.534	288.534	288.534
	Saldo	636.978	268.669	268.669	268.669	636.978	268.669	268.669	268.669

	Mutaties in Reserves	Stand	Storting	Onttrekking	Saldo
1	Parkeerterreinen/-plaatsen	27.448	16.000		43.448
2	algemene reserve	-8.476.604		-26.324	-8.450.280
	Saldo	-8.449.156	16.000	-26.324	-8.406.832

	Mutaties investeringen	Aanschaf	Lasten		
	Saldo	826.650	7.809		

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Gemert-Bakel van 30 april 2015.

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

Handtekening

Handtekening

1e financiële rapportage 2015

Gemeente Gemert-Bakel
April 2015

Rapportageperiode: januari 2015 t/m maart 2015

1. Afwijkingen per programma 2015

Introductie

De voormalige financiële bijstellingen en financiële maandrapportage zijn samengevoegd in een rapportage welke vier maal per jaar ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

In de 1e financiële rapportage 2015 zijn opgenomen:

1. Afwijkingen per programma
2. Administratieve wijzigingen
3. Stand van zaken bezuinigingen
4. Stand post onvoorzien
5. Overzicht begrotingswijzigingen 2015
6. Kansen en risico's niet als afwijking meegenomen in 1e financiële rapportage 2015

In de commissie Algemene Zaken, Financiën en Vastgoed van januari 2015 is afgesproken dat naast de bedragen die via een begrotingswijziging worden ingeboekt de gemeenteraad ook inzicht krijgt in een verwacht saldo jaarrekening. Daarom zijn op deze pagina de afwijkingen toegevoegd die verwacht worden maar nog niet hard genoeg om de begroting te wijzigen.

Financiën totaal

Begrotingswijzigingen

Programma 1 Algemene zaken	-€ 36.059
Programma 2 Sociaal domein & Volkshuisvesting	€ 0
Programma 3 Ruimtelijke Ordening & Openbaar Beheer	-€ 66.995
Programma 4 Economie & Sport	-€ 12.675
Programma 5 Financiën & Vastgoed	€ 89.405

Totaal 1e financiële rapportage 2015	-€ 26.324
--------------------------------------	-----------

Verwachting, maar nog geen begrotingswijziging

Programma 1 Algemene Zaken	-€ 8.425
Programma 4 Economie & Sport	-€ 14.000
Programma 5 Financiën en Vastgoed	€ 300.000

Verwacht jaarrekeningsaldo 2015	€ 251.251
---------------------------------	-----------

Programma 1 Algemene zaken

Mutaties P&O

Incidenteel

Stand 6-3-2015	€ 57.659	Prognose 2015	€ 1.503.656
Begroot 2015 primitief	€ 1.490.462	Begroot 2015	€ 1.490.462
Verschil			-€ 13.194

De verwachte eindheffing werkkostenregeling (wkr) 2015 wordt ten laste van de bestuurskosten 2015 gebracht. Dit omdat de vergoedingen aan raad en college de belangrijkste veroorzakers zijn: bedrag € 15.200 (verdeling is € 10.200 raad en € 5.000 college).
In 2015 gaan wij € 2.006 ontvangen van de Belastingdienst in verband met een correctie arbeidsongeschiktheidspremie politieke ambtsdragers jaar 2010.

Veiligheid en integrale handhaving

Structureel

Stand 6-3-2015	€ 19.820	Prognose 2015	€ 135.320
Begroot 2014 primitief	€ 112.455	Begroot 2015	€ 112.455
Verschil			-€ 22.865

Het Rijk heeft in december 2014 besloten te stoppen met de vergoedingsregeling processen-verbaal per 1 januari 2015.

De regeling zorgde ervoor dat wanneer buitengewoon opsporingsambtenaren (Boa's) van gemeenten handhavend optreden, een (niet kostendekkende) vergoeding vanuit het Rijk richting gemeente ging. De boeteopbrengsten gaan voortaan volledig naar het Rijk. Dit bedrag is structureel geraamd op € 22.865 per jaar .

Programma 2 Sociaal Domein & Volkshuisvesting

Toelage huishoudelijke hulp

Incidenteel

Stand 6-3-2015	-€ 315.578	Prognose 2015	€ 1.512.779
Begroot 2015 primitief	€ 1.512.779	Begroot 2015	€ 1.512.779
Verschil			€ 0

Een aanvraag voor de huishoudelijke hulp toelage is gehonoreerd door het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. De gemeente Gemert-Bakel heeft een bijdrage toegekend gekregen van € 273.300. Deze post wordt opgenomen als inkomst en als uitgave zodat er per saldo geen effect is op het saldo van de begroting.

Programma 3 Ruimtelijke Ordening & Openbaar Beheer

Diverse kleinere afwijkingen

Structureel

Stand 6-3-2015	-€ 233	Prognose 2015	€ 202.165
Begroot 2015 primitief	€ 203.535	Begroot 2015	€ 203.535

betreft hier diverse begrotingswijzigingen met kleine bedragen.

Verschil € 1.370

Overzetten Abonnement GaN/NDFF (neutraal)

Het budget voor het abonnement op de Nationale Databank Flora en Fauna van de Gegevensautoriteit Natuur (GaN/NDFF) dat met een bedrag van € 4.500 stond onder de subsidieregeling Groen Blauwe stimuleringskader (Stika) structureel wordt overgezet naar Natuur en landschap.

Abonnement GaN/NDFF (€ 1.800 V)

Er is structureel € 4.500 begroot voor het abonnement GaN/NDFF. Het abonnement bedraagt € 2.629 waardoor er structureel € 1.870 afgeraamd kan worden.

Marktgelden (€ 2.000 V)

De geraamde opbrengst uit kraamverhuur en bijdrage in elektriciteitskosten, bedraagt na aanpassing van de tarieven op basis van dit voorstel, c.a. € 10.500 op jaarbasis. Omdat de nieuwe tarieven per 1 april 2015 ingaan zal de opbrengst in 2015 naar raming c.a. € 9.500 bedragen. Omdat hiervoor in de concept-begroting 2015 een structureel bedrag is opgenomen van € 7.500 wordt er bij deze financiële rapportage € 2.000 bijgeraamd.

Waterlossingen (€ 2.500 N)

De gemeente voert vrijgekomen maaisel van sloten en bermen af naar de gemeentelijke compostplaats. Het budget ten behoeve van het onderhoud waterlossingen bedraagt € 36.947. In de afgelopen jaren is dit budget volledig benut. Binnen dit budget is het niet mogelijk deze extra kosten van € 2.500 op te vangen binnen de normale bedrijfsvoering.

Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB)

Structureel

Stand 1-4-2015	€ 194.403	Prognose 2015	€ 615.239
Begroot 2015 primitief	€ 546.874	Begroot 2015	€ 546.874

Verschil -€ 68.365

Het budget voor de bijdrage aan de ODZOB voor de uitvoering van het Werkprogramma 2015 is hoger dan voorgaande jaren. De bijdrage 2015 is gebaseerd op de bestuurlijk vastgestelde DVO 2015-2017. In de DVO is opgenomen dat we verplicht zijn werk af te nemen wat overeenkomt met de omvang van het overgedragen personeel in 2013. We hebben toen 4,75 fte overgedragen. De ODZOB rekent met een jaar norm van 1340 uren per fte dus voor Gemert-Bakel komt dit op een totaal van 6325 uur. Omgerekend naar het gemiddelde uurloon van de ODZOB komt dit op een totale bijdrage van het huidige budget.

Deze verplichting tot afname hadden we ook al in 2013 en 2014 maar door onderlinge maatwerkafspraken bij de start in 2013 tussen Marloes Tolsma (directeur ODZOB) en Wiel Verhaegh (toenmalig afdelingshoofd RO) zijn we daar niet aan gehouden. Dit had grotendeels te maken met de start van de ODZOB en het grote aantal opdrachten wat we toen inbrachten.

De afspraak had eigenlijk al moeten vervallen in 2014 maar is door de ODZOB nooit verrekend. Nu de nieuwe DVO is vastgesteld is er kritisch gekeken naar de werkprogramma's en heeft de ODZOB alle afwijkingen met de deelnemers hersteld.

Het feit dat een groot aantal van de andere deelnemers lagere budgetverplichtingen hebben heeft enkel en alleen te maken met de overdracht van personeel. Gemert-Bakel heeft als een van de weinigen gekozen voor overdracht van al het personeel die bezig zijn met toezicht en vergunningverlening voor de activiteit milieu.

Programma 4 Economie & Sport

Verzelfstandiging tennis

Structureel

Stand 6-3-2015	€ 0	Prognose 2015	€ 79.531
Begroot 2015 primitief	€ 66.856	Begroot 2015	€ 66.856
Verschil			-€ 12.675

Met een vijftal tennisverenigingen is onderhandeld over de verzelfstandiging van hun accommodatie. Als eerste is overeenstemming bereikt over tennispark de Sprenk. De structurele financiële gevolgen voor 2015 en verder worden verwerkt, daarbij komen de huurinkomsten te vervallen en heeft de gemeente geen kosten meer voor subsidie, onderhoud, ozb en dergelijke. Het verschil bedraagt hierbij € 12.675. Op langere termijn hoeft de gemeente geen vervangingen te doen en wordt daarmee op dat moment een besparing gerealiseerd..

Programma 5 Financiën & Vastgoed

Stortingen in/onttrekkingen uit reserves

Incidenteel

Stand 1-4-2015	€ 0	Prognose 2015	€ 711.805
Begroot 2015 primitief	€ 695.805	Begroot 2015	€ 695.805
Verschil			-€ 16.000

Omdat twee parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden benut voor een gemeentelijke bouwplan, dient er door de een bedrag van € 16.000 gestort te worden in het parkeerbonds. Dit bedrag zal door de gemeente als aanvrager van het bouwplan zelf gestort worden.

Compensatie Paradijs

Incidenteel

Stand 6-3-2015	-€ 821	Prognose 2015	€ 257.004
Begroot 2015 primitief	€ 190.889	Begroot 2015	€ 190.889
Verschil			-€ 66.115

Vanwege het niet realiseren van een aantal m2 bouwblok van reeds verkochte gronden welke als agrarisch bedrijf zijn verkocht heeft de gemeente een vergoeding van € 66.115 betaald.

Bijdrage ABP

Structureel

Stand 6-3-2015	€ 0	Prognose 2015	€ 441.557
Begroot 2015 primitief	€ 441.557	Begroot 2015	€ 441.557
Verschil			€ 0

Vanaf 1-1-2016 betalen we als gemeenten geen bijdrage meer aan het ABP ten behoeve van het vut fonds/FPU. Hiermee vervalt een structurele last van € 20.000. Dit heeft geen invloed op de jaarschijf 2015, wordt meegenomen bij de meerjarenraming 2016-2019.

Decembercirculaire algemene uitkering

Structureel

Stand 6-3-2015	€ 6.000.560	Prognose 2015	€ 19.642.035
Begroot 2015 primitief	€ 19.438.615	Begroot 2015	€ 19.438.615
Verschil			€ 203.420

Het bijstellen van hoeveelheden binnen de algemene uitkering levert de komende jaren extra inkomsten op. Ook in de komende jaren werken de hogere aantallen door voor ongeveer € 240.000. Vanuit het groot onderhoud gemeentefonds ontstaan verder voordelen op de zogenaamde harde maatstaven zoals oppervlakte bebouwing of bedrijfsvestigingen. Met ingang van 2015 is als gevolg van de wet BAG een nieuwe meetmethode ingevoerd. Dit heeft voor Gemert-Bakel een voordelig effect van € 150.000 per jaar. Totale voordeel voor 2015 en verder is hiermee afgerond € 390.000. Aan de uitgaven kant is een bedrag opgehoogd van € 187.000 voor uitvoeringskosten bijstand vanwege hogere aantallen binnen de algemene uitkering. Per saldo komt het voordeel uit op € 203.000.

Dividenduitkering BNG

Incidenteel

Stand 6-3-2015	€ 0	Prognose 2015	€ 25.920
Begroot 2015 primitief	€ 57.820	Begroot 2015	€ 57.820
Verschil			-€ 31.900

De BNG heeft over 2014 een nettowinst behaald van EUR 126 miljoen, dit is 55,5% lager dan vorig jaar (2013: EUR 283 miljoen)

Aan de aandeelhouders wordt voorgesteld om 25% van de winst na belasting uit te keren. Dit komt neer op een dividendbedrag van EUR 32 miljoen. Onze gemeente bezit 45.474 aandelen van het totaal van 55.690.720 aandelen BNG (waarvan 50% Rijk, overige bij gemeenten en provincies).

Het te ontvangen dividend zal ongeveer € 25.920 bedragen, dit is € 31.900 minder dan vorig jaar.

2. Administratieve wijzigingen 2015

Programma 2 Sociaal Domein & Volkshuisvesting	
Aanpassing budgetten sociaal domein	dBij het opstellen van de begroting 2015 was er alleen duidelijkheid over het totale budget. De budgetten van het sociaal domein zijn daarom op drie grootboeknummers in de begroting geraamd. Nadat er duidelijkheid is gekomen over de verdeling van de bedragen per werkveld zijn nieuwe grootboeknummers aangemaakt en zijn de bedragen verdeeld. Dit heeft geen budgettaire consequenties. Ook zijn alle boekingen binnen het programma sociaal domein gebleven. De werkzaamheden op het gebied van sociaal domein en daarmee ook de verdeling van de budgetten hebben in 2015 diverse veranderingen ondergaan, welke in de eerste maanden van 2015 hun vorm kregen. Dit heeft geleid tot aanpassingen in het rekeningschema en diverse administratieve boekingen. Dit heeft geen budgettaire consequenties. Ook zijn alle boekingen binnen het programma sociaal domein gebleven. De aanpassingen van het rekeningschema worden in het eerste kwartaal van 2015 afgerond.
Super Sociaal	Er is een budget van € 10.000 geraamd op begrotingspost Super Sociaal. Dit bedrag is overgeboekt naar steunfonds.
Pas vooruit	In 2015 is er ten behoeve van "Pas vooruit" een kostenbudget geraamd van € 31.000. Er zijn nog geen inkomsten geraamd. Van derden partijen in de gemeente is een bijdrage van € 30.000 ontvangen. In 2014 is een bedrag van € 25.144 overgebleven bij de uitvoering. Bij de bestemming van het resultaat wordt voorgesteld om dit bedrag ook voor besteding in 2015 te gebruiken. Het totale budget voor de "Pas vooruit" wordt in 2015 hiermee € 86.144
Wmo-Raad	Ten behoeve van de WMO-raad is een bedrag van € 18.020 begroot. Dit is te hoog. Van dit budget kan € 4.000 anders ingezet worden. Wij gaan dit bedrag inzetten ten behoeve van Dementie.
Jeugd dat werkt	Voor Jeugd dat werkt is een bedrag van € 90.000 geraamd op algemeen beheer SZW. Dit bedrag wordt overgezet naar Participatie re-integratie.
Sociale innovatie	In het coalitieprogramma is opgenomen dat we willen werken aan sociale innovatie. Binnen het budget van het deelfonds sociaal domein zijn de nu bekende verplichtingen vastgelegd. Daarbij is er nog ruimte binnen het budget van het deelfonds. Hiervan willen wij voor 2015 eenmalig € 150.000 afscheiden ten behoeve van sociale innovatie.

Stichting Leergeld

In de meerjarenbegroting van de gemeente is voor de jaren 2015 t/m 2018 structureel een budget gereserveerd voor subsidie aan stichting Leergeld van € 20.000,-. Dit structurele subsidiebedrag is gelijk aan het bedrag van de voorgaande jaren.

De uitgaven aan de doelgroep stijgen jaarlijks naar verwachting met 10%. De stichting verwacht daardoor enkele duizenden euro's verlies te draaien. In 2012 en 2013 zijn forse verliezen geleden door de stichting (respectievelijk € 5.000,- en € 21.000,-), waardoor het vermogen van de stichting ultimo 2013 nog slechts € 13.000,- bedroeg. Voor 2014 heeft het college een extra bedrag van € 17.000 toegekend aan de stichting. Voorgesteld wordt dit bedrag ook in 2015 incidenteel toe te kennen. Dit wordt gedekt vanuit de aanwezig ruimte binnen het budget van het deelfonds.

Door de stichting Leergeld is toegezegd dat de extra middelen die door de gemeente worden toegekend, ten gunste zullen komen van de gezinnen uit de gemeente Gemert-Bakel.

Programma 5 Financiën & Vastgoed**Algemene uitkering**

Na controle van de IV-3 rapportage is gebleken dat deze aangepast moet worden. Volgens de voorschriften dienen de inkomsten ten behoeve van de decentralisaties op een aparte grootboekrekening te worden verantwoord. Deze wijziging heeft geen budgettaire gevolgen en blijft binnen het programma financiën en vastgoed.

3. Stand van zaken bezuinigingen 2015

Bezuinigingen onderhanden

Toeristenbelasting

Bezuiniging 2015	€ 255.000
Begroot 2015 primitief	€ 355.000

Voor belastingjaren 2011 en 2012 was per jaar € 82.150,- begroot en is voor respectievelijk € 55.000,- en € 69.000,- opgelegd.
In 2012 is besloten om arbeidsmigranten in de heffing te betrekken, en de te verwachten opbrengst van de Toeristenbelasting is voor belastingjaar 2013 en 2014 verhoogd naar € 355.000,- per jaar.
Dit bedrag is (nog) niet realistisch. De toegepaste forfaits in de verordening alsmede het in beeld brengen van de werkelijke overnachtingen dragen hieraan bij.
Naar aanleiding van een onderzoek in 2014 wordt de heffing van de toeristenbelasting in 2015 geoptimaliseerd. De forfaits worden vanaf belastingjaar 2015 aangepast naar een realistisch en werkelijk niveau.
Verwacht wordt dat voor belastingjaren 2013 en 2014 de opbrengsten zullen stijgen naar ongeveer € 175.000,- per jaar. Dit betekent dat de begrote bedragen voor 2013 en 2014 (€ 355.000,- per jaar) moeten worden afgeaamd naar € 175.000,- per jaar c.q. 355.000 over twee jaren.

Subsidie Kunstlokaal

Bezuiniging 2015	€ 50.000
Begroot 2015 primitief	€ 430.000

De eerste structurele bezuiniging van € 50.000 is doorgevoerd per 1-1-2014. Voor 2014 is daarmee de doelstelling gerealiseerd.
De raad heeft in de begrotingsnota 2015 besloten om de tweede structurele bezuiniging van € 50.000, - uit te stellen naar uiterlijk 1-1-2018, waarbij het college de mogelijkheid heeft om jaarlijks te bezien of (een deel van) de bezuiniging al eerder kan worden doorgevoerd. Door dit uitstel krijgt Kunstlokaal financieel de ruimte om de benodigde organisatieveranderingen door te voeren, zodat de bezuinigingsdoelstelling uiteindelijk behaald kan

Subsidie Bibliotheek De Lage Beemd

Bezuiniging 2015	€ 20.000
Begroot 2015 primitief	€ 391.637

Door verplaatsing van de bibliotheekvestiging in Gemert van de Gerarduskerk naar De Eendracht kan vanaf juli 2015 de bezuiniging volledig gerealiseerd worden. Zie het raadsbesluit van de vergadering van oktober 2014 en het raadsvoorstel voor de vergadering van maart 2015.

Binnensport

Bezuiniging 2015	€ 0
Begroot 2015 primitief	€ 100.822

Voor jaarschijf 2015 is de beoogde bezuiniging komen te vervallen in de begroting 2015. Voor 2016 is er een taakstelling van € 130.000. De exploitatie van sportcafé Molenbroek is tijdelijk overgedragen aan een nieuwe exploitant. Op 3 maart 2015 heeft het college van B&W besloten om de vijf geïnteresseerde partijen voor beheer van het sportcomplex Molenbroek een aanbieding te laten doen.

Voor sporthal Bakel is een besparing gerealiseerd van € 31.000, die is bereikt via een andere vorm van beheer.

subsidie de Eendracht

Bezuiniging 2015	€ 25.000
Begroot 2015 primitief	€ 207.009

De bezuiniging wordt gerealiseerd. Stichting De Eendracht heeft in 2014 een plan van aanpak opgesteld ten behoeve van uitvoering van de bezuiniging. Om vanaf 2015 structureel te kunnen voldoen aan de taakstelling is een eenmalige investering gevraagd. Zie ook de raadsbesluiten van de vergaderingen van oktober en november 2014 en het raadsvoorstel voor de vergadering van maart 2015.

4. Post Onvoorzien

Primitieve begroting

Met het opstellen van de begroting 2015 is besloten de incidentele aframingen van budgetten in het kader van Zero budgetting structureel te maken. Hiermee is het risico dat er bij begrotingsposten overschrijdingen kunnen ontstaan groter geworden. De raad heeft derhalve de post onvoorziene uitgaven verhoogd naar € 220.000. Gegeven het karakter van de post Onvoorzien moet deze voor alle mogelijk zaken aangewend kunnen worden. Door de raad zijn in de financiële verordening dan ook geen beperkingen aan de bestedingsrichting van de post Onvoorzien opgenomen. Wij willen hierbij voorstellen om de bij de begrotingsnota 2015 opgenomen criteria Onuitstelbaar, Onvermijdbaar en Onvoorzien in 2015 te laten vervallen.

Het BBV geeft geen nadere regels voor het omgaan met de post Onvoorzien. De raad kan wel zelf regels stellen in de verordening uit hoofde van artikel 212 van de Gemeentewet. Door de raad zijn in de verordening dan ook geen beperkingen aan de bestedingsrichting van de post Onvoorzien opgenomen. De post Onvoorzien wordt, uit het oogpunt van een verantwoord financieel beleid, aangewend voor incidentele uitgaven.

In de praktijk kan het voorkomen dat kleine bedragen, ten laste van de post onvoorziene uitgaven dienen te worden gebracht. Het college is daarom gemandateerd over de post onvoorziene uitgaven te mogen beschikken als de uitgave niet meer bedraagt dan € 5.000. In de financiële rapportage wordt de raad geïnformeerd over het verloop van de post onvoorzien, conform afspraak met de raad bij de begrotingsbehandeling 2015.

Raadsvoorstel februari 2015

Incidenteel

Stand 6-3-2015	€ 0	Prognose 2015	€ 186.950
Begroet 2015 primitief	€ 220.000	Begroet 2015	€ 220.000
Verschil			-€ 33.050

Bij de behandeling van de begroting 2015 zijn een drietal amendementen ingediend en aangenomen, waarbij de post onvoorzien wordt aangesproken. Het betreft hier een bijdrage van € 2.950 voor de intochten van St-Nicolaas, € 15.100 voor het niet heffen van leges bij vergunningsaanvragen voor evenementen met maatschappelijke niet-commerciële doelen en € 15.000 voor het toepassen van een grondprijsstabel met prijsdifferentiatie.

Voor de st. Nicolaas intocht en de leges vergunningsaanvragen geldt dat deze uitgaven vanaf 2016 structureel in de begroting worden opgenomen.

5. Overzicht begrotingswijzigingen 2015

Begrotingswijzigingen met effect op algemene reserve in 2015

Nummer begrotingswijziging	Datum gemeenteraad	Onderwerp	Storting algemene reserve	Onttrekking algemene reserve	Goedkeuring provincie
0	11-12-2014	Vaststellen Programmabegroting 2015	€ 9.000		Goedgekeurd door provincie
2	30-4-2015	Saldo 1e financiële rapportage		€ 26.124	Wordt verstuurd na raadsbesluit
11	19-3-2015	Verhoging budget t.b.v. verbouwing van De Eendracht		€ 20.600	Wordt verstuurd na raadsbesluit
			€ 9.000	€ 46.724	

Stand algemene reserve na begrotingswijzigingen 2014
 Saldo storting en onttrekking algemene reserve 2015
 op basis van begrotingswijzigingen 0 t/m 11 2015
 Reguliere storting

-€ 8.476.604

-€ 37.724

€ 1.100.000

Verwachte stand algemene reserve per 31-12-2015

-€ 7.414.328

In de weerstandsparagraaf van de programmabegroting 2015 is de inschatting gemaakt dat de gemeente voor € 7.958.000 aan risico's loopt. De algemene reserve dient normaal als buffer voor deze risico's. Dit betekent dat op het moment dat een risico zich voordoet dit moet worden opgevangen door financiële meevallers in dat jaar. Hiermee worden dan nieuwe bezuinigingen voorkomen.

Volgens het aflossingsschema zou de verwachte stand van de algemene reserve eind 2015 € 7.700.000 negatief moeten bedragen. Daar loopt de gemeente nu iets op voor in deze prognose.

Begrotingswijzigingen zonder effect op algemene reserve in 2015

Nummer begrotingswijziging	Datum gemeenteraad	Onderwerp	Financiële gevolgen	Goedkeuring provincie
1	15-2-2015	Vervallen onttrekking reserve brandweer (m.i.v. 2016). Amendementen St Nicolaasoptocht, leges en grondprijzen.	Amendementen gaan ten laste van post onvoorzien en daarmee niet van algemene reserve.	Goedgekeurd door provincie
7	5-2-2015	Beleidsplan en beheerplan openbare verlichting	Structurele lasten in de begroting met ingang van 2016	Ter goedkeuring verstuurd provincie
8	5-2-2015	Renovatie technische installatie gemeentehuis	Structurele lasten in de begroting met ingang van 2016	Ter goedkeuring verstuurd provincie
9	19-3-2015	Inbreiding Jenaplanschool de Pandelaar	Structurele lasten in de begroting met ingang van 2016	Wordt verstuurd na raadsbesluit
10	5-3-2015	Uitvoeringsovereenkomst Noord-Om	Structurele lasten in de begroting met ingang van 2017	Ter goedkeuring verstuurd provincie

Deze begrotingswijzigingnummers 3 t/m 6 zijn gereserveerd voor de komende financiële rapportages en saldo jaarrekening

6. Kansen en risico's niet als afwijking meegenomen in 1e financiële rapportage

Kansen en risico's (+ = mogelijk voordeel. - = mogelijk nadeel)	
OZB	Geschat wordt dat de opbrengst OZB hoger uit zal vallen. Eind 2014 is het tarief van de OZB vastgesteld voor het belastingjaar 2015. Er is uitgegaan van een waardedaling van 4,5% voor woningen en 0,87% voor niet-woningen. De dalingspercentages na herwaardering blijken in Gemert-Bakel lager te liggen: de woningen zijn met 3 % en de niet-woningen zijn met 0,02 % gedaald. De realisatie van de hogere opbrengst hangt ook af van de bezwaren die nog ingediend en de daarmee samenhangende kosten van afhandeling door derden, kostenvergoedingen en ambtshalve vermindering. Op basis van de ervaringen in 2013 en 2014 en bovenstaande percentages gaan wij daarom uit van netto € 300.000 aan hogere opbrengst. Op het moment dat hier zekerheid over is zal het omgezet worden in een begrotingswijziging in een van de volgende financiële rapportages.
Hoger beroep rechtszaak gebroeders Verbakel	In een vonnis op 13 februari 2013 heeft de rechtbank een vordering van € 731.199 toegewezen aan de gebroeders Verbakel. Dit verlies is verwerkt in de bouwgrondexploitatie 2013. De gemeente is hier tegen in beroep gegaan, deze zaak loopt nog. Op het moment dat de gemeente daarbij in haar gelijk wordt gesteld kan de voorziening bouwgrondexploitatie worden verlaagd ten gunste van de algemene reserve.
BTW-sportvrijstelling	Als door het Rijk wordt besloten om de BTW-sportvrijstelling per 1-1-2016 uit te breiden en de beperking van de BTW-druk door middel van de fiscale modellen met betrekking tot sportstichtingen weg valt, bestaat de kans dat de gemeente over de afgelopen jaren alsnog BTW verschuldigd wordt over de investeringen gedaan via deze sportstichtingen. Wanneer in het slechtste geval zou worden besloten om dit besluit op basis van de herzieningsregel een terugwerkende kracht van 10 jaar te laten krijgen, zou dit voor de gemeente Gemert-Bakel tot een totale naheffing van BTW van c.a. € 135.000 leiden. Ook zou kunnen worden besloten dat de in aftrek genomen BTW m.b.t. deze sportstichtingen over de laatste 5 jaar volledig moet worden gecorrigeerd. Dit zou een naheffing BTW voor de gemeente van totaal € 92.000 kosten.
Afspraken met tennisverenigingen	Het college heeft in februari 2014 besloten tot privatisering tennis. Het betreft 5 verenigingen waarmee onderhandelingen zijn gestart. Op dit moment is er met 4 van de 5 overeenstemming. Met 3 verenigingen is een overeenkomst getekend. Tennisvereniging de Sprenk is met de uitvoering gestart. De financiële gevolgen hiervan zijn verwerkt, in deze financiële rapportage. Voor de resterende verenigingen komt het neer op een bijraming van € 14.000 structureel.

Bezuinigingsvoorstellen Toekomstvisie Brandweezorg

-

In de stukken van de raadsvergadering van 19 maart waarin de zienswijze van de gemeenteraad op de voorstellen van de VRBZO wordt behandeld is vermeld dat dit nadeel in de 1e financiële rapportage wordt verwerkt. De begroting wordt echter pas formeel gewijzigd bij de 2e financiële rapportage, omdat besluitvorming in het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio hierover nog moet plaatsvinden (op 26 maart). Op basis hiervan kan het bedrag hoger of lager uitvallen dan vermeld in het raadsvoorstel. In deze rapportage gaan we uit van een mogelijk risico van € 8.425 in 2015. Het risico meerjarig loopt op naar € 16.595 in 2016, € 24.534 in 2017 en € 31.761 in 2018

Claim MACE

-

MACE heeft in 2014 bij de gemeente een aansprakelijkheidsstelling van € 6.000.000 ingediend. De gemeente erkent deze claim niet en heeft dit in een reactie schriftelijk aan de advocaat van MACE kenbaar gemaakt. Hierop is geen reactie ontvangen (stand van zaken begin maart).

Jaarrekening 2014

Stichting Leergeld Gemert e.o.
Gemert

Inhoudsopgave

1.	Algemeen	
		Pagina
1.1	Algemene zaken	2
1.2	Resultaten	4
1.3	Financiële positie	4
2.	Jaarrekening	
2.1	Balans per 31 december 2014	5
2.2	Winst- en verliesrekening over 2014	7
2.3	Kasstroomoverzicht over 2014	8
2.4	Grondslagen van waardering en resultaatbepaling	9
2.5	Toelichting op de balans	10
2.6	Toelichting op de winst- en verliesrekening	12

Aan het bestuur van
Stichting Leergeld Gemert e.o.
Beatrixlaan 11
5427 AP BOEKEL

Gemert, 10 februari 2015

Geacht bestuur,

Bijgaand gelieve u aan te treffen de jaarrekening 2014 van de Stichting.

1. Algemeen

Oprichting

De Stichting is opgericht op 28 juni 2007.
Het werkgebied van de Stichting omvat Aarle-Rixtel, Beek en Donk, Boekel, Elsendorp, Gemert, Bakel, Handel, Lieshout, Mariahout, Milheeze, De Mortel, De Rips en Venhorst. Doelstelling van de Stichting is de financiële hulpverlening aan kansarme kinderen. Het mission statement van de Stichting luidt dan ook

"Alle kinderen mogen meedoen"
Nu meedoen, is straks meetellen

De Stichting tracht haar doel te bereiken door de van de overheid en het bedrijfsleven ontvangen bijdragen aan te wenden voor besteding aan sportkleding, fietsen, schoolbijdragen, abonnementen op verenigingen, muziekschool e.d.

Erkenning

De Stichting Leergeld Gemert e.o. is per 1 januari 2008 door de belastingdienst aangemerkt als Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI).

Verslaglegging

Ingaande het jaar 2012 was het streven van de Vereniging van Stichtingen Leergeld erop gericht om het CBF keurmerk te behalen. Als gevolg hiervan is de rubricering van zowel activa en passiva als baten en lasten dwingend voorgeschreven.
In haar vergadering van 14 december 2013 hebben de Stichtingen Leergeld het landelijke bestuur opgedragen om het streven te beëindigen om het CBF Keurmerk te verkrijgen, op grond van de hoge kosten die daarmee zijn verbonden. De wijze van rapporteren is echter gehandhaafd.

Bestuur

Het aantal leden van het bestuur wordt vastgesteld door het bestuur, met inachtneming van een minimum van drie bestuursleden.

Het bestuur is per 31 december 2014 als volgt samengesteld:

Voorzitter	: de heer A.H.H.M. Valckx
Secretaris	: mevrouw W. van den Broek-Hotke
Penningmeester	: de heer P.F.A.M. de Baaij
Lid	: de heer A.J.M.G. Schepers
Lid	: de heer F.W. Sanders
Lid	: mevrouw M. Gerrits-van der Aa
Lid	: de heer B.G.P. Claaszen
Lid	: de heer J.J. van Gemert
Lid	: de heer L.N.M. Donkers
Lid	: mevrouw L.A.W.M. van Haandel
Lid	: de heer M.I. Jacobs
Adviseur	: de Heer E. Dracht

De vijf eerstgenoemde bestuursleden vormen tevens het dagelijks bestuur.

Feitelijke hulpverlening

De feitelijke hulpverlening aan kansarme kinderen verloopt via intermediairs. De coördinator van de Stichting, de heer E. Verschure, geeft leiding aan dit proces en draagt zorg voor de financiële en administratieve afwikkeling van het geheel.

De aantallen 2014

De aanvragen en toekenningen voor hulpverlening aan de doelgroep kunnen over het verslagjaar als volgt worden samengevat:

	Gemert	Laarbeek	Boekel	Totaal
	€	€	€	€
Onderwijs	15.697	9.727	1.534	26.958
Sport	18.835	13.027	3.580	35.442
Cultuur	5.271	928	635	6.834
Welzijn	3.634	1.495	190	5.319
	<u>43.437</u>	<u>25.177</u>	<u>5.939</u>	<u>74.553</u>
Aantal gezinnen	260	120	28	408
Aantal kinderen	387	190	43	620
Aantal aanvragen	568	311	58	937

Indien het effect wordt geëlimineerd van gezinnen die voor meerdere categorieën en voor meerdere kinderen een aanvraag doen, zijn de cijfers als volgt:

Aantal gezinnen	135	62	14	211
Aantal kinderen	222	113	27	362
Aantal aanvragen	568	311	58	937

Vastgesteld kan worden dat het aantal geholpen gezinnen met 7% is toegenomen t.o.v. 2013. Het aantal geholpen kinderen nam t.o.v. 2013 toe met 10%. Het aantal aanvragen steeg met 6% en in geld gemeten bedroeg de toename van de bestedingen aan de doelgroep 10%.

1.2 Resultaten

Het boekjaar van de Stichting is afgesloten met een negatief resultaat van € 3.850 (vorig jaar: verlies € 20.981).

Voor het jaar 2015 zijn de te verwachten subsidiebijdragen van de betrokken gemeenten evenals in 2014 hoger dan gewoonlijk als gevolg van de zogenaamde "Klijnsma-gelden". Om die reden hoopt het bestuur dat het jaar 2015 zonder verlies kan worden afgesloten.

1.3 Financiële positie

Analyse van de financiële positie

Ter analyse van de financiële positie dient de navolgende opstelling:

	31-12-2014	31-12-2013
	€	€
Op korte termijn beschikbaar		
Vorderingen	427	5.353
Liquide middelen	12.731	28.759
	<u>13.158</u>	<u>34.112</u>
Kortlopende schulden	-5.425	-22.884
Liquiditeitssaldo = werkkapitaal	<u>7.733</u>	<u>11.228</u>

Vastgelegd op lange termijn

Computers	-1.184	-1.539
Gefinancierd met op lange termijn beschikbare middelen	8.917	12.767
	<u>7.733</u>	<u>11.228</u>

Financiering

Stichtingsvermogen	<u>8.917</u>	<u>12.767</u>
--------------------	--------------	---------------

Blijkens vorenstaande opstelling is het liquiditeitssaldo per 31 december 2014 ten opzichte van 31 december 2013 met € 3.495 gedaald te weten van € 11.228 per ultimo boekjaar 2013 tot € 7.733 ultimo boekjaar 2014.

Tot het geven van nadere toelichtingen ben ik gaarne bereid.

Hoogachtend,

Pieter de Baaij, penningmeester

2. Jaarrekening

2.1 Balans per 31 december 2014

ACTIVA	<u>31 december 2014</u>		<u>31 december 2013</u>	
	€	€	€	€
VASTE ACTIVA				
Computers		1.184		1.539
VLOTTENDE ACTIVA				
<u>Vorderingen</u>				
Te vorderen subsidies	0		5.000	
Overige vorderingen en overlopende activa	<u>427</u>		<u>353</u>	
		427		5.353
<u>Liquide middelen</u>				
Kas	105		122	
Rabo, verenigingspakket	634		1.304	
Rabo, bedrijfstelerekening	<u>11.992</u>		<u>27.333</u>	
		12.731		28.759
		<u>14.342</u>		<u>35.651</u>

<u>PASSIVA</u>	31 december 2014		31 december 2013	
	€	€	€	€
STICHTINGSVERMOGEN				
Continuïteitsreserve	2.917		767	
Bestemmingsreserve	<u>6.000</u>		<u>12.000</u>	
		8.917		12.767
KORTLOPENDE SCHULDEN				
Loonheffing	156		164	
Overige schulden	<u>5.269</u>		<u>22.720</u>	
		5.425		22.884
		<u>14.342</u>		<u>35.651</u>

2.2 Winst- en verliesrekening over 2014

	2014		2013	
	€	€	€	€
Baten	90.721		63.634	
Kosten werving baten	<u>0</u>	90.721	<u>-</u>	63.634
Meedoen		74.553		68.042
		<u>16.168</u>		<u>-4.408</u>
Lasten				
Personeelskosten	8.435		8.523	
Afschrijvingen	355		237	
Bestuurskosten	1.751		73	
Overige kosten beheer en administratie	9.366		7.659	
Financieringslasten	<u>111</u>	20.018	<u>81</u>	16.573
Verlies		<u><u>-3.850</u></u>		<u><u>-20.981</u></u>

2.3 Kasstroomoverzicht over 2014

	2014		2013	
	€	€	€	€
Kasstroom uit operationele activiteiten				
Bedrijfsresultaat	-3.955		-21.060	
Afschrijvingen	<u>355</u>		<u>237</u>	
		-3.600		-20.823
Verandering in werkkapitaal				
Mutatie vorderingen	4.926		18.586	
Kortlopende schulden (exclusief banken)	<u>-17.459</u>		<u>12.452</u>	
		-12.533		31.038
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		<u>-16.133</u>		<u>10.215</u>
Ontvangen interest	216		160	
Betaalde interest	<u>-111</u>		<u>-81</u>	
		105		79
Kasstroom uit operationele activiteiten		<u>-16.028</u>		<u>10.294</u>
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		0		-1.776
Mutatie geldmiddelen		<u>-16.028</u>		<u>8.518</u>
Stand per begin boekjaar		28.759		20.241
Mutaties in boekjaar		<u>12.731</u>		<u>8.518</u>
Stand per eind boekjaar		<u>-16.028</u>		<u>28.759</u>

2.4 Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Algemeen

Activiteiten

De stichting heeft tot doel voor schoolgaande kinderen - die om financiële redenen niet met leeftijdsgenoten kunnen meedoen aan schoolse en buitenschoolse activiteiten - de financiële belemmering te helpen oplossen, welke meedoen in de weg staat en wel op zodanige wijze dat de dreiging van sociaal isolement c.q. uitsluiting wordt verminderd dan wel wordt voorkomen.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld naar de grondslag van historische kosten. Voor zover niet anders is vermeld zijn de activa en passiva opgenomen tegen nominale waarde.

Vaste activa

Waardering van de onder dit hoofd opgenomen computers vindt plaats tegen aanschaffingswaarde onder aftrek van jaarlijks 20% lineaire afschrijvingen.

Vorderingen

De vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde, voor zover noodzakelijk onder aftrek van een voorziening voor het risico van oninbaarheid. De vorderingen hebben een verwachte looptijd van maximaal één jaar.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als zijnde het verschil tussen de netto opbrengsten en alle hiermee verbonden, aan het verslagjaar toe te rekenen kosten. Baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben. Winsten worden slechts opgenomen, indien zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Verliezen en risico's die hun oorsprong vinden voor het einde van het verslagjaar, worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn.

Grondslagen voor het overzicht van kasstromen

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen en de kortlopende schulden bij kredietinstellingen.

2.5 Toelichting op de balans

Vaste activa

Computers

	31-12-2014	31-12-2013
	€	€
Stand 1 januari	1.539	0
Aanschaf verslagjaar	0	1.776
Afschrijving verslagjaar	-355	-237
Stand 31 december	<u>1.184</u>	<u>1.539</u>

VLottende activa

Vorderingen

Te vorderen subsidies

Gemeente Gemert-Bakel	0	0
Gemeente Laarbeek	0	5.000
	<u>0</u>	<u>5.000</u>

Overige vorderingen en overlopende activa

Sponsorbijdrage bedrijfsleven	0	0
Rente spaarrekening	212	160
Overige vorderingen	215	193
	<u>427</u>	<u>353</u>

Stichtingsvermogen

Continuïteitsreserve

Deze reserve wordt aangehouden voor dekking van risico's op korte termijn teneinde zeker te stellen dat de organisatie ook in de toekomst aan haar verplichtingen kan voldoen.

Ingevolge wettelijke voorschriften bedraagt de maximale hoogte van de continuïteitsreserve 150% van de jaarkosten van de werkorganisatie.

Het verloop in het verslagjaar kan als volgt worden weergegeven:

	31-12-2014	31-12-2013
	€	€
Stand 1 januari	767	21.748
Af: resultaat over het verslagjaar	-3.850	-20.981
	<u>-3.083</u>	<u>767</u>
Bij: van bestemmingsreserve	6.000	0
Stand 31 december	<u>2.917</u>	<u>767</u>

Bestemmingsreserve

De bestemmingsreserve wordt door de Stichting aangehouden voor de risico's welke voor de Stichting voortvloeien uit haar werkgeverschap, welke niet zijn verzekerd.

Het verloop is als volgt:

Stand 1 januari

Af: naar de continuïteitsreserve

Stand 31 december

<u>31-12-2014</u>	<u>31-12-2013</u>
€	€
12.000	12.000
6.000	0
<u>6.000</u>	<u>12.000</u>

Kortlopende schulden

Overlopende passiva

Crediteuren

Ontvangen voorschotten

Vooruitontvangen subsidie Gemert-Bakel

Bestuurskosten

Beloning vrijwilligers

Kosten loonadministratie

Telefoonkosten

Verzekeringen

Rente- en bankkosten

0	26
5.000	5.000
0	17.000
157	0
0	500
60	65
26	29
0	75
26	25
<u>5.269</u>	<u>22.720</u>

2.6 Toelichting op de winst- en verliesrekening

	2014	2013
	€	€
Baten		
Baten uit eigen fondswerving	39.588	31.974
Subsidies van overheden	50.917	31.500
Overige opbrengsten	216	160
	<u>90.721</u>	<u>63.634</u>

Deze opbrengsten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Baten uit eigen fondswerving

Schenken van particulieren	1.740	3.905
Bijdragen woningcorporaties	9.750	10.500
Bijdragen bedrijfsleven	26.206	13.665
Fondswervende acties door derden	1.892	3.904
	<u>39.588</u>	<u>31.974</u>

Woningcorporaties

Goed Wonen, Gemert-Bakel	7.500	7.500
Woningstichting Laarbeek	1.500	1.500
Peelrand Wonen	750	1.500
	<u>9.750</u>	<u>10.500</u>

Subsidies van overheden

Gemeente Gemert-Bakel	37.000	20.000
Gemeente Laarbeek	10.000	10.000
Gemeente Boekel	3.917	1.500
	<u>50.917</u>	<u>31.500</u>

Overige opbrengsten

Rente spaarrekening	<u>216</u>	<u>160</u>
---------------------	------------	------------

Naast de ontvangen subsidies, sponsorbijdragen en giften heeft de Stichting aanzienlijke bijdragen in natura ontvangen.

Deze bijdragen zijn als volgt te kwantificeren:

Korting leveranciers sportkleding	3.723	3.359
Korting leveranciers automatisering, drukwerk e.d.	44	445
Korting leveranciers schoolbenodigdheden e.d.	919	699
Huisvestingskosten	5.175	5.200
Computers à € 200	2.600	2.600
Fietsen à € 150	2.400	1.350
	<u>14.861</u>	<u>13.653</u>

Uitsplitsing per gemeente van herkomst van de bijdragen van bedrijfsleven, particulieren en bijdragen in natura, geeft het volgende beeld:

	Gemert- Bakel	Laarbeek	Boekel	Totaal
	€	€	€	€
Bedrijfsleven	22.987	11.944	2.917	37.848
Particulieren	1.097	187	456	1.740
In natura	10.728	2.906	1.227	14.861
	<u>34.812</u>	<u>15.037</u>	<u>4.600</u>	<u>54.449</u>

Daarnaast kon de Stichting in het verslagjaar in ruime mate gebruik maken van geboden mogelijkheden tot free publicity.

Meedoen

De bestedingen aan kinderen uit de doelgroep kunnen als volgt worden weergegeven:

	2014	2013
	€	€
Onderwijs	26.958	26.796
Sport	35.443	27.958
Cultuur	6.833	6.138
Welzijn	5.319	7.150
	<u>74.553</u>	<u>68.042</u>

Onderwijs

Ouderbijdragen	4.437	4.066
Schoolreizen en -kampen, excursies	2.332	3.340
Schoolbenodigdheden	11.558	7.067
Zwemles	4.763	7.467
Reiskosten	1.100	1.070
Overblijfkosten	2.354	1.639
Kinderopvang	-185	278
Overige onderwijskosten	599	1.869
	<u>26.958</u>	<u>26.796</u>

Sport

Contributie en lesgeld	14.329	10.799
Sportkleding en attributen	21.114	17.154
Overige sportkosten	0	5
	<u>35.443</u>	<u>27.958</u>

	2014	2013
	€	€
Cultuur		
Contributie en lesgeld	6.368	5.778
Kleding en attributen	465	360
Kosten instrumenten	0	0
	<u>6.833</u>	<u>6.138</u>
Welzijn		
Contributie en les gelden	1.407	523
Kleding en attributen	0	20
Abonnementen/tijdschriften	0	0
Kamp/weekend/vakantie	779	489
Welzijnsevenement	1.526	653
Fietsen en fietsreparaties	1.500	5.313
Overige welzijnskosten	107	152
	<u>5.319</u>	<u>7.150</u>
Personeelskosten		
Lonen en salarissen	7.872	7.968
Reiskosten	83	30
Kantinekosten	43	0
Salarisadministratie	437	525
	<u>8.435</u>	<u>8.523</u>
Bestuurskosten		
Onderzoekskosten Fontys	908	0
Advertenties	468	0
Representatiekosten	106	73
Overige	269	0
	<u>1.751</u>	<u>73</u>
Afschrijvingen		
Afschrijving computers	<u>355</u>	<u>237</u>
Overige kosten beheer en administratie		
Kantoorartikelen	31	38
Drukwerk en kopieerkosten	2.142	0
Porti en verzendkosten	835	973
Abonnementen en contributies	0	0
Telefoonkosten	251	345
Verzekeringen	212	175
Kosten vrijwilligers	4.730	4.860
Contributie Leergeld Nederland	1.150	1.100
Overige organisatiekosten	15	168
	<u>9.366</u>	<u>7.659</u>

Financieringslasten

Rente en kosten bank

111

81



Sociaal jaarverslag 2014
Stichting Leergeld Gemert e.o.



Vorig jaar constateerden we dat 2013 voor het bestuur, coördinatie, intermediairs en vrijwilligers van Stichting Leergeld Gemert e.o. enerverend was. Hoewel we er rekening mee hadden gehouden bleek dat 2014 weer intensiever en drukker was dan 2013.

De effecten van de verslechterde economische situatie in Nederland zijn ook in 2014 bij de Stichting nog steeds merkbaar. Het aantal nieuwe aanvragen is ten opzichte van 2013 gestegen met 6%. Het aantal geholpen gezinnen is toegenomen met 7% en de financiële besteding aan de doelgroep steeg met 10%.

Dus ook 2014 was het weer “all hands on deck” bij de Stichting. Dit heeft het hele jaar een grote inspanning gevraagd van onze coördinatie en intermediairs. Dankzij een goed geoliede coördinatie zijn alle aanvragen vlot verwerkt en zijn weer 10 % meer kinderen geholpen.

Ik spreek daarom graag een welgemeend woord van dank uit aan ons fantastische team en onze enthousiaste bestuurders.

Al deze hulp is echter onmogelijk zonder financiële middelen. Wij zijn allen die ons, op enigerlei wijze, ondersteunen dan ook bijzonder veel dank verschuldigd. Zonder deze steun was dit alles niet mogelijk.

“Alle kinderen mogen meedoen, want nu meedoen is straks meetellen” is het motto van alle Leergeldstichtingen in Nederland.

Door de hulp van gemeenten, ondernemers, stichtingen en particulieren kon dit motto ook in 2014 wederom worden waargemaakt. Kinderen uit financieel zwakkere gezinnen konden door deze hulp deelnemen aan tal van activiteiten die voor de ontwikkeling van jonge mensen cruciaal zijn.

Wij hebben ook dit jaar weer een duidelijke toename gezien van het aantal gezinnen die onze hulp nodig hebben. Dit zal zich naar verwachting de komende jaren verder door gaan zetten. Ook al zijn de berichten over het aantrekken van de economie positiever aan het worden, de effecten van de crisis zullen nog jaren voelbaar blijven. Het leidt geen enkele twijfel dat onze doelgroep, de kinderen tussen de 4 en 18 jaar hierdoor ook de komende jaren nog ondersteund moeten worden.

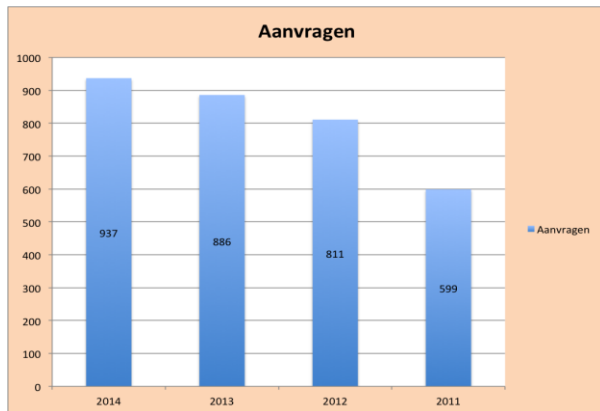
Vanuit onze zijde zullen wij, met uw hulp, er alles aandoen om deze kinderen de plek in de samenleving te geven die zij verdienen. “Nu meedoen is straks meetellen” geldt nu meer dan ooit!

Ton Valckx

Voorzitter Stichting Leergeld
Gemert e.o.

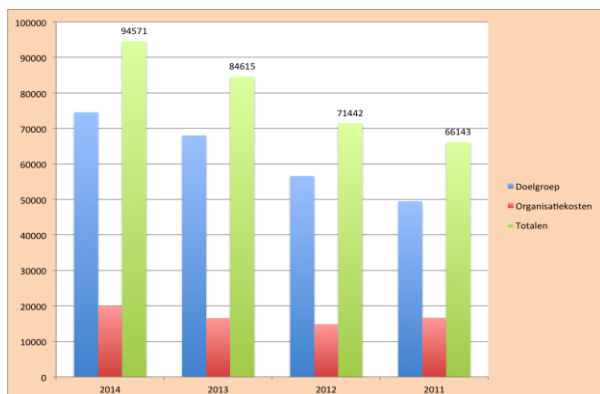
Beknopt cijferoverzicht

Aantal aanvragen:



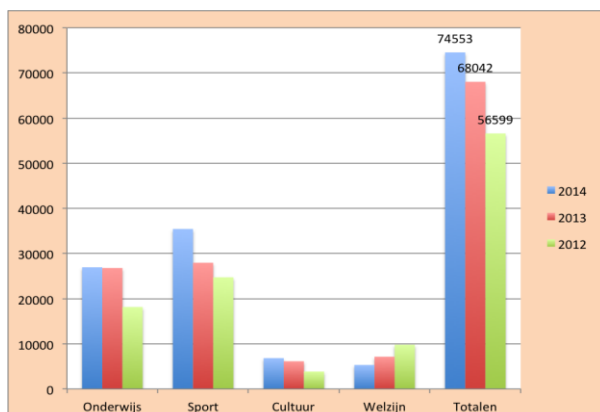
Het aantal aanvragen is in 2014 met 6 % gestegen.

Uitgaven:

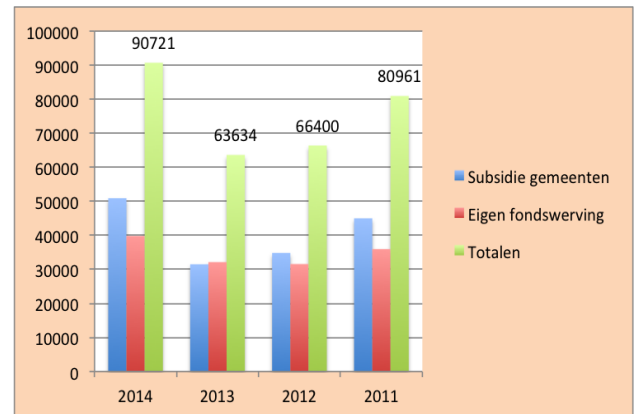


Evenals de vorige jaren houdt een stijging van het aantal aanvragen ook een stijging van de uitgaven in.

Uitgaven per doelgroep:

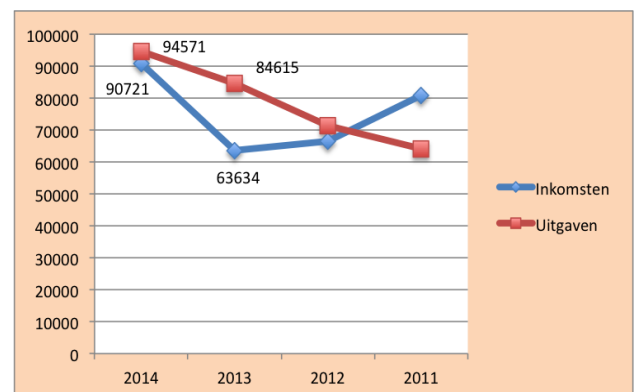


Inkomsten:



De stijgende lijn van de gemeentelijke subsidies wordt veroorzaakt door de toekenning van de zg. "Klijnsmagelden" door de gemeenten Gemert-Bakel en Boekel. De bijdrage van ondernemers en particulieren is in verhouding tot 2013 aanzienlijk gestegen, waarvoor we heel dankbaar zijn. Toch sluiten we het jaar af met een negatief saldo van € 3.850,==

Verschil inkomsten – uitgaven:



Door de stijgende vraag om ondersteuning gaven wij 10% meer geld uit aan de doelgroep terwijl de inkomsten enigszins achterbleven. Dit ging andermaal ten koste van onze bescheiden reserve.

Vooruitblik 2014-2015

Toekomst

Het afgelopen jaar steeg op regeeringsniveau de aandacht voor armoede in het algemeen en voor kinderen in het bijzonder. Via de zg. “Klijnsmagelden” krijgen de lokale overheden extra financiële mogelijkheden om armoede te bestrijden. Een deel van dit geld is door de minister gelabeld voor de bestrijding van armoede onder kinderen.

De gemeenten als uitvoerders van het landelijk sociaal beleid vervullen hierin een cruciale rol.

Onze stichting heeft de afgelopen jaren de lokale politiek herhaaldelijk en nadrukkelijk gevraagd om aandacht te besteden aan kinderen in financieel zwakkere gezinnen. De gelabelde “Klijnsmagelden” dienen binnen de gemeenten in ons verzorgingsgebied op de juiste plaats terecht komen: bij de kinderen!!!

De Stichting Leergeld Gemert e.o. kan in deze gemeenten als geen ander, hierin een professionele en integere rol vervullen.

Dit is mogelijk omdat de Stichting gekend is als een belangrijke partner in de bestrijding van armoede en in het bijzonder van het scheppen van volwaardige mogelijkheden voor kinderen en jong volwassenen.

Ondanks onze goede samenwerking met de 3 gemeenten blijven we daarbij de hulp van het bedrijfsleven en van

particuliere initiatieven hard nodig hebben.

Club van 100

Op zoek naar structureel extra inkomsten start onze sponsor-commissie in 2015 met de oprichting van een “Club van 100”. Doelstelling is om in ieder kerkdorp binnen ons verzorgingsgebied enthousiaste mensen te werven die ons jaarlijks willen ondersteunen met een vast bedrag.

Vrijwilligers

Naast een klein coördinatieteam draait onze hele Stichting op de belangeloze inzet van onze vrijwilligers. Mensen die onze Stichting een warm hart toedragen en hier veel tijd aan besteden. Ook de komende jaren kunnen we deze vrijwilligers niet missen.

Sponsors

Het afgelopen jaar steeg de bijdrage van bedrijven en particulieren aanzienlijk! Wij zijn bijzonder blij dat men ons beter weet te vinden. Ook de vaste sponsors zoals de Woningbouwverenigingen in de 3 gemeenten en de Rabobank Peel-Noord hebben hun financiële bouwstenen bijgedragen. Het aantal particuliere donaties nam licht toe.

En natuurlijk zijn daar altijd onze vaste leveranciers, die voor de kinderen de noodzakelijke goederen tegen forse korting leveren.

Ook de hulp en ondersteuning - in diverse vormen - van ZICHT Primair Onderwijs en het Commanderie College zijn onontbeerlijk voor ons werk.

Het zal u als lezer duidelijk zijn dat alle hulp welkom is. Mocht u op een feestje een dankbaar gespreksonderwerp zoeken, denk dan aan onze stichting. Dit mag natuurlijk ook als iemand u vraagt om een mooi bestedingsdoel voor bijvoorbeeld een receptie.

Stichting “Vrienden van Leergeld”

Naast de Stichting Leergeld Gemert e.o. bestaat er ook de Stichting “Vrienden van Leergeld”. Deze volledig onafhankelijke stichting helpt ons bij het vergroten van onze naamsbekendheid en het genereren van extra inkomsten.

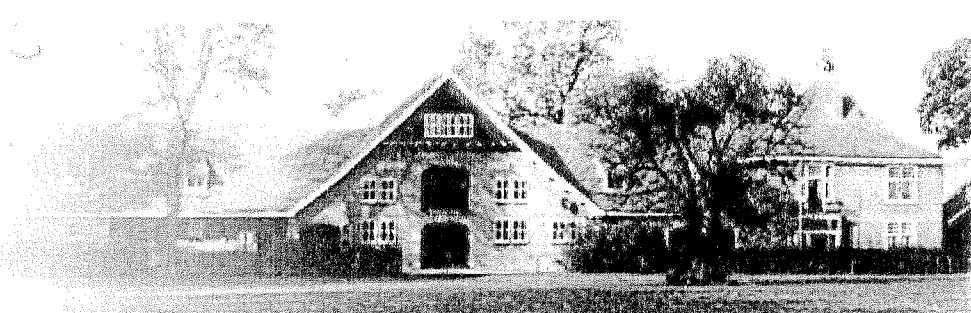
We gaan door.....

Ook in het komende jaar mag u van ons gehele team en bestuur een niet aflatend enthousiasme verwachten om de kinderen te helpen.

Dank.

Namens onze bestuursleden, coördinator en vrijwilligers breng ik u een glimlach over van alle kinderen die mede namens u geholpen zijn. Dit geeft ons de stimulans om door te gaan.





MOTIE: Teruggaaf OZB 2015 aan inwoners

Datum: 30 april 2015

De motie wordt ingediend door fractie Lokale Realisten

Aan de voorzitter van de gemeenteraad,

Verzoek om de volgende motie door de gemeenteraad in behandeling te nemen:

Overwegende:

- Dat, gelet op het forse negatieve vermogen, de gemeenteraad in 2012 heeft moeten besluiten de OZB voor onze inwoners bijna te verdubbelen;
- Dat de gemeente daarnaast vanaf dat moment een zeer behoudend financieel beleid heeft gevoerd waarbij niet strikt noodzakelijke uitgaven werden uitgesteld en meevallers ten gunste kwamen van het negatieve vermogen;
- Dat de gemeenteraad nog in december 2014 bij het vaststellen van de begroting 2015-2018 van sommige geaccordeerde budgetten heeft bepaald dat deze alleen projectmatig mogen worden ingezet en dat de raad daarover dan vooraf wenst te worden geïnformeerd. Ook dit in het kader van: niet strikt noodzakelijk dan niet doen!
- Dat uit de gegeven reactie van het college op vragen en opmerkingen gemaakt in de commissievergadering AZFV van 8 april 2015 en door het oormerken en direct bestemmen van financiële meevallers de indruk is ontstaan dat dit behoudende financiële wordt losgelaten.
- Dat onze fractie zich met deze beleidsaanpassing niet kan verenigen en daarom (mogelijke) financiële meevallers bij voorbaat wil bestemmen voor hetzij aanzuivering van het negatieve vermogen, hetzij voor het direct verlagen van de lasten voor onze inwoners;
- Dat uit de 1^e financiële rapportage is gebleken dat de OZB-opbrengst dit jaar hoger zal uitvallen dan begroot omdat de waardedaling van de woningen en bedrijfspanden in Gemert-Bakel lager is dan bij de vaststelling van de tarieven werd aangenomen.

Roept het college op om:

Ter voorkoming van nieuwe claims op meevallers en extra inkomsten legt het college in de eerstvolgende raadsvergadering deze raad een taakstellend besluit voor om de OZB 2015 met terugwerkende kracht met ...% te verlagen. De daarmee corresponderende bedragen per aanslag worden in december 2015 terugbetaald aan onze burgers.

Fractie Lokale Realisten

Algemeen

Er lijkt sprake te zijn van een trendwijziging. Overschotten op budgetten dienen vrij te vallen in de algemene reserve en via een officiële budgetaanvraag aan de raad weer beschikbaar te komen. Niet acceptabel om dit via een administratieve wijziging in de financiële bijstelling te regelen.

De budgetten zijn vastgesteld voor het sociaal domein in de begroting. Daarin is aangegeven dat de verwachte uitgaven in beeld worden gebracht zodra dit mogelijk is. Na de verwerking van de verplichtingen die volgen uit de uitvoeringsafspraken met gemeente Helmond is er sprake van een restant binnen het budget sociaal domein.

Aangezien er in 2015 nog diverse zaken moeten worden geconcretiseerd en dat daarover ook nog besluitvorming nodig is, heeft het college voorgesteld de budgetten die daarvoor nodig zijn te oormerken. Het doel hiervan is transparant te laten zien in hoeverre het totaalbudget toereikend is voor 2015. Zoals tot nu toe gebruikelijk wordt uw gemeenteraad geïnformeerd over de besluitvorming in het college via RIN's of via presentaties tijdens de commissie sociaal domein en volkshuisvesting.

Technische toelichting

Verschuivingen van bedragen binnen het totale bedrag dat voor een programma is vastgesteld, behoeven op basis van de BBV geen hernieuwde vaststelling door de gemeenteraad. Het college is bevoegd om te schuiven binnen een programma. Uitgezonderd hierop zijn verschuiving als gevolg van een belangrijke beleidswijziging. De BBV heeft voor dat begrip geen criteria opgesteld en laat de beoordeling daarvan over aan het college en de gemeenteraad. De posten waar nu wordt mee geschoven staan als beleidskader genoemd binnen het programmaplan van de begroting 2015.

Wanneer uw gemeenteraad zich niet kan vinden in het voorliggende voorstel, kunnen de voorstellen ook separaat aan uw gemeenteraad worden voorgelegd ter besluitvorming.

Super Sociaal

Is er nog een Steunfonds? Wordt Steunfonds nu met die € 10.000 verhoogd? Zo ja, is dat nodig op basis van de feitelijke uitgaven? Raad dan in meenemen aan de voorkant.

Ja, er is nog een steunfonds. De besteding ervan is een college bevoegdheid. Het toenmalige college heeft besloten het volledige steunfonds in te zetten voor pas vooruit.

Technische toelichting:

Er was een steunfonds van € 35.000, daarvan werd € 10.000 ingezet voor super sociaal. Nu de gemeente geen gebruik meer maakt van super sociaal wordt deze € 10.000 weer toegevoegd aan het steunfonds. Vervolgens zet het college het volledig steunfonds in voor het project pas vooruit. Dit in lijn met het eerder genomen besluit.

Pas Vooruit

Waarom deze – ogenschijnlijk - forse bijraming? Stijgen de uitgaven ook zo exceptioneel? Of houden we straks -weer- geld over dat overgeboekt moet worden? Het hoeft niet altijd op! Graag nadere uitleg.

Het bijramen betreft het beschikbare steunfonds. Zoals toegelicht bij super sociaal.

Het geld dat wordt overgeboekt betreft ook geld van derden voor de uitvoering van pas vooruit. Het is niet het streven om het geld op te maken het is we de bedoeling zoveel mogelijk mensen te helpen die aan de voorwaarden voldoen. Vanwege de aanhoudende gevolgen van de crisis is de druk op deze voorzieningen groot.

Indien blijkt dat de kosten binnen het budget blijven, kan het door de gemeente ingebrachte deel worden bijgesteld voor 2016.

Technische toelichting:

In de rapportage staat het volgende:

In 2015 is er ten behoeve van "Pas vooruit" een kostenbudget geraamd van € 31.000. Er zijn nog geen inkomsten geraamd. Van derden partijen in de gemeente is een bijdrage van € 30.000 ontvangen.

In 2014 is een bedrag van € 25.144 overgebleven bij de uitvoering. Bij de bestemming van het resultaat wordt voorgesteld om dit bedrag ook voor besteding in 2015 te gebruiken. Het totale budget voor de "Pas vooruit" wordt in 2015 hiermee € 86.144

In de begroting was voor Pas vooruit al een bedrag opgenomen. Daar komen nu twee aanvullingen op voor 2015:

- Te ontvangen gelden derden € 30.000. Dit bedrag stond zowel niet aan de kostenkant als opbrengsten kant van de begroting geraamd. Dat is wel noodzakelijk vanuit rechtmatigheid en wordt nu bij de 1^e financiële rapportage geregeld. Financieel geen effect op het resultaat.
- In 2014 is een bedrag van € 25.144 over op het project. Dat is verklaarbaar omdat het project in het voorjaar van 2014 pas gestart is en in de loop van 2014 nog moest groeien. Ook in 2014 hebben derden een bijdrage aan het project gedaan van € 30.000. Formeel had het restant van € 25.144 vrij kunnen vallen naar de algemene reserve. Maar omdat dan indirect die gelden van derden niet worden benut voor armoedebestrijding maar voor verbeteren van de financiële situatie van de gemeente is politiek de keuze gemaakt om het bedrag naar 2015 over te hevelen.

Sociale innovatie

eerst plannen zien en dan pas geld uitgeven. Dat is ook gedaan m.b.t. economische ontwikkeling en plattelandsvernieuwing.

Er is een grote opgave is om met veel minder middelen (soms wel 20-30%) op zijn minst even veel mensen te moeten ondersteunen naar goede zorg of werk. De groep mensen die hier gebruik van gaat maken groeit nog. De transitie is per 1-1-2015 van rijk en provincie naar de gemeente gelukt. Nu komt het aan om zaken te veranderen in het sociaal domein die de kosten onnodig opdrijven. Dit kan op verschillende manieren; meer inzet inwoners, minder professionele zorg, minder diagnostiseren, meer innovatieve technieken (domotica), minder bureaucratie, minder beleid, enzovoort. Deze verandering gaat niet vanzelf daar moet op gestuurd worden. Veranderingen gaan vaak gepaard met weerstand omdat belangen van instellingen en of individuen aan de orde kunnen zijn. Het is noodzakelijk om de sociale innovatie slagvaardig te kunnen vormgeven. De gemeente als budget verantwoordelijke heeft er een groot belang om binnen de budgetten de uitvering te realiseren. Budgetoverschrijdingen willen we waar mogelijk voorkomen.

Door 150.000 euro (0,5 % van het totale budget van 34 miljoen) te oormerken willen we de innovatie vorm geven. Hoe? Dit willen we doen door de vernieuwing te faciliteren. Hierbij betrekken we de kennis en kunde van onze inwoners, van bedrijven en van instellingen en

verenigingen. Sociale innovatie loopt dwars door sectoren heen en hierbij is een nieuwe manier van samenwerken van wezenlijk belang. We hebben hierbij ondersteuning gevraagd van Kim Spinder. Iemand met een bewezen staat van dienst ten aanzien van sociale innovatie. Het budget wordt voor een beperkt deel voor haar inzet benut. Het budget is vooral nodig om de initiatieven te kunnen faciliteren die in Gemert-Bakel gaan ontstaan.

Sociale innovatie heeft de komende jaren hoge prioriteit en de resultaten zijn onvoorspelbaar. Maar de resultaten moeten wel bijdrage aan het gegeven dat het een belangrijke bijdrage moet leveren aan de eerder geschetste problematiek. Een spannend traject dat vraagt om zaken los te durven laten en niet de creativiteit plat te slaan door het dichtregelen van risico's. Ook flexibiliteit en slagkracht met budgetten is daarbij erg belangrijk. Immers wanneer er een schitterend idee is en je wilt bij voorbeeld snel beginnen en je moet dan een traject van maanden doorlopen om budget te hebben is de dood in de pot. Het geld hoeft niet perse besteed te worden en het college informeert de raad actief wanneer het budget wel wordt ingezet. We leggen ook verantwoording af over resultaten en laten zien wat we hebben gedaan.

WMO-raad

Aframing € 4.000 wordt direct ingezet voor Dementie zonder een brede afweging waarbij ook de raad betrokken is.

Zie toelichting bij algemeen.

Stichting Leergeld

Ook hiervoor geldt dat het college extra gelden toekent (€ 17.000) zonder dat de raad wordt betrokken en zonder dat inzicht is verschaft in de uitgaven en een brede afweging wordt gemaakt. Er kan toch gewoon een raadsvoorstel komen?

De afgelopen jaren wordt leergeld gesubsidieerd door de gemeente Gemert-Bakel. Het is een instelling met een breed draagvlak en een groot bereik, met een sterk lokaal netwerk. De uitgaven nemen toe omdat de gevolgen van de crisis aanhouden. De wijze waarop Stichting Leergeld haar rol pakt, past binnen de vastgestelde beleidskaders. Stichting Leergeld vormt een adequaat vangnet voor de zwakkeren in de samenleving. Vandaar het voorstel van het college om het budget hier voor te oormerken.

Het sociaal jaarverslag en de jaarrekening zijn in de mail toegevoegd. Deze kunnen doorgestuurd worden naar de commissieleden.

Indien gewenst vanuit de commissie kan een separaat raadsvoorstel worden voorbereid.

Adviesnota aan de raad

Raadsvergadering: 30 april 2015

Agendnummer:

Team: AO

Zaaknr: 67542-2015

Onderwerp: Voorbereidingsbesluit Recreatiepark De Kanthoeve

Aan de raad

Inleiding

Voor het recreatiepark De Kanthoeve is het bestemmingsplan Buitengebied 1998 het vigerende bestemmingsplan. Het gebied kent daarbij een recreatieve bestemming. De recreatieverblijven in het plangebied worden veelal strijdig gebruikt voor de functie permanente bewoning en huisvesting van arbeidsmigranten. Het bestemmingsplan is sterk verouderd en dient herzien te worden. Ter voorbereiding van het nieuwe bestemmingsplan wordt een voorbereidingsbesluit genomen. De procedure van het bestemmingsplan van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening wordt opgestart.

Het recreatiepark De Kanthoeve wordt nu veelvuldig gebruikt voor permanente bewoning. Dit gebruik is onder het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 1998 niet toegestaan. Het is in het kader van een zorgvuldige voorbereiding dan ook noodzakelijk om de mogelijke gevolgen in kaart te brengen van alle mogelijke gebruiksbestemmingen voor het plangebied voor de toekomst.

Een pas op de plaats is dan ook noodzakelijk, zodat het bestemmingsplan zorgvuldig kan worden opgesteld en te bezien of er mogelijkheden bestaan om naast recreatie andere bestemmingen mogelijk en wenselijk zijn.

Daarnaast speelt nog het beleid van permanente bewoning recreatieverblijven. Dit beleid is vastgesteld in 2004 en daarmee verouderd. In het jaar van het voorbereidingsbesluit kan ook worden bezien of herziening van dit beleid noodzakelijk is.

Beslispunten

1. Een voorbereidingsbesluit conform artikel 3.7 Wet ruimtelijke ordening te nemen voor het gebied dat bekend is recreatiepark De Kanthoeve, zoals aangegeven op de verbeelding Recreatiepark De Kanthoeve;
2. Het voorbereidingsbesluit ter inzage te leggen op de in artikel 3.7 lid 7 Wet ruimtelijke ordening jo 3:42 Algemene wet bestuursrecht beschreven wijze.

Dit onderwerp komt aan de orde in:
Raadsvergadering van 30 april 2014

Dit onderwerp is aan de orde geweest in:
Collegevergadering van 28 april 2015

Samenhang met eerdere besluiten en/of beleidsprogramma / raadsprogramma

- Bestemmingsplan Buitengebied 1998;
- 25 november 2004: Beleidsnotitie permanente bewoning recreatieverblijven;
- Magic Mix: toekomstvisie Kanthoeve.

Beoogd effect

- Te bezien of er naast recreatie andere bestemmingen mogelijk en wenselijk zijn;
- Een digitaal ruimtelijk bestemmingsplan in procedure te brengen wat voldoet aan de IMRO codering;
- Het voorkomen van onwenselijke ruimtelijke ontwikkelingen;
- Voorkomen van permanente bewoning op recreatieparken;
- Voorkomen ongewenste verstening buitengebied;
- De termijn van het voorbereidingsbesluit te benutten om de gewenste planologische waarborgen vast te leggen in een nieuw bestemmingsplan.

Argumenten

- 1. Het Bestemmingsplan Buitengebied 1998 is sterk verouderd*
Het bestemmingsplan Buitengebied is sterk verouderd en dient herzien te worden. De procedure van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening wordt opgestart.
- 2. De gebruiksvoorschriften op het gebied van het verbod op permanente bewoning uit het bestemmingsplan Buitengebied 1998 zijn niet optimaal handhaafbaar en sterk verouderd*
De nieuwe planregels met betrekking tot het verbod op permanente bewoning worden van toepassing verklaard in het nieuwe bestemmingsplan.
- 3. Conform artikel 3.7 Wet ruimtelijke ordening heeft het voorbereidingsbesluit een werking van maximaal 1 jaar.*
Het voorbereidingsbesluit heeft een geldigheid van een jaar. Binnen die tijd dient de gemeente een ontwerpbestemmingsplan te hebben voorbereid. Deze termijn wordt tevens benut voor het mogelijk actualiseren van het beleid Permanente bewoning uit het jaar 2004. Het gebied betreft van oudsher een recreatiepark. Ook worden de bouw mogelijkheden en gebruiksmogelijkheden van het gebied in het kader van een goede ruimtelijke ordening bezien. Dit conform de wens van de Vereniging van Eigenaren De Kanthoeve, zodat de bewoners en eigenaren duidelijkheid krijgen over de toekomst van het recreatiepark.
- 4. Tijdens de werking van het voorbereidingsbesluit kunnen er geen omgevingsvergunningen activiteit bouwen en gebruik worden verleend op de Kanthoeve*
Er geldt een aanhoudingsverplichting tot het moment dat er een nieuw ontwerp bestemmingsplan ter inzage is gelegd. Met het nemen van een voorbereidingsbesluit wordt voorkomen dat de gemeente vroegtijdig geconfronteerd gaat worden met allerlei individuele verzoeken die mogelijk in strijd zijn met het nieuwe visie. Als het nieuwe bestemmingsplan in werking is, dan kunnen er vergunningen worden verleend.
- 5. Nieuwe bestemmingen kunnen worden bekeken op wenselijkheid en planologische haalbaarheid*
Bezien of er mogelijkheden bestaan om naast recreatie andere bestemmingen mogelijk en wenselijk zijn. Indien het niet wenselijk is, dan wel niet mogelijk is, dan blijft de bestemming recreatie. In de Magic Mix zijn diverse mogelijke bestemmingen voorgedragen. Deze worden in het kader van het bestemmingsplan beoordeeld op planologische haalbaarheid. Zodra er meer duidelijkheid is over deze bestemmingen zal het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan aan de gemeenteraad worden voorgelegd.
- 6. De bouw- en ontwikkelmogelijkheden moeten worden bekeken*
Het huidige bestemmingsplan bevat bouwvoorschriften waarbij sommige bebouwing mag worden vernieuwd, maar niet mag worden uitgebreid. In het jaar wordt bekeken of er noodzaak is om de bouwvoorschriften te wijzigen, zodat er een betere beeldkwaliteit ontstaat. Ook op gebied van het bouwbesluit en bouwkwaliteit

worden de planregels gezien. Indien de gemeenteraad besluit om nieuwe bouw mogelijkheden in het bestemmingsplan op te nemen dan kunnen eigenaren besluiten om hun bouwwerken gedeeltelijk te vernieuwen, dan wel geheel te vervangen.

Kanttekeningen

- Een voorbereidingsbesluit kan geen planschade veroorzaken. Een nieuw bestemmingsplan kan alleen planschade veroorzaken indien er nieuwe bestemmingen mogelijk zijn. Dit zal in het kader van het vast te stellen bestemmingsplan worden afgewogen. Voor particuliere initiatieven geldt dat er een planschade en grondexploitatie overeenkomst worden gesloten, waarbij de mogelijke planschade voor rekening komt voor de initiatiefnemer. Er zijn geen financiële gevolgen.

Vervallen "oude" regelgeving

- Het voorbereidingsbesluit Recreatiepark De Kanthoeve treedt in de plaats voor het bestemmingsplan Buitengebied Gemert-Bakel 1998.

Financiën

Een voorbereidingsbesluit heeft geen financiële gevolgen.

Door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen wat voldoet aan de IMRO standaarden kunnen er bouwleges worden geheven voor de te verlenen diensten c.q. vergunningen.

Op basis van het bestemmingsplan Buitengebied 1998 worden geen leges geheven voor bouwplannen. Dit bestemmingsplan is immers meer dan 10 jaar oud.

Uitvoering

- Het voorbereidingsbesluit ter inzage te leggen op de in artikel 3.7 lid 7 Wet ruimtelijke ordening jo 3:42 Algemene wet bestuursrecht beschreven wijze;
- De termijn van 1 jaar van het voorbereidingsbesluit te benutten om een nieuw bestemmingsplan in procedure te brengen;
- In gesprek treden met Vereniging Van Eigenaren.

Bijlagen

- Verbeelding plangebied Recreatiepark De Kanthoeve waarop het voorbereidingsbesluit van toepassing is.

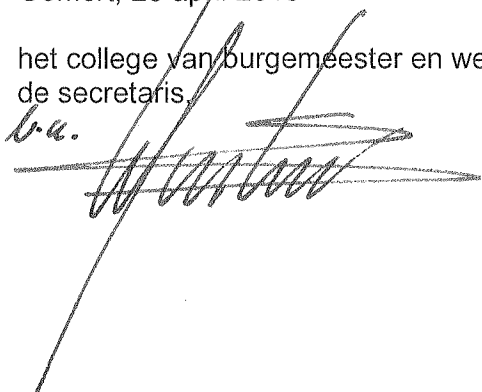
Ter inzage gelegde stukken

- Verbeelding plangebied Recreatiepark De Kanthoeve waarop het voorbereidingsbesluit van toepassing is.
- Raadsbesluit.

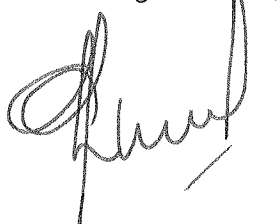
Gemert, 28 april 2015

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

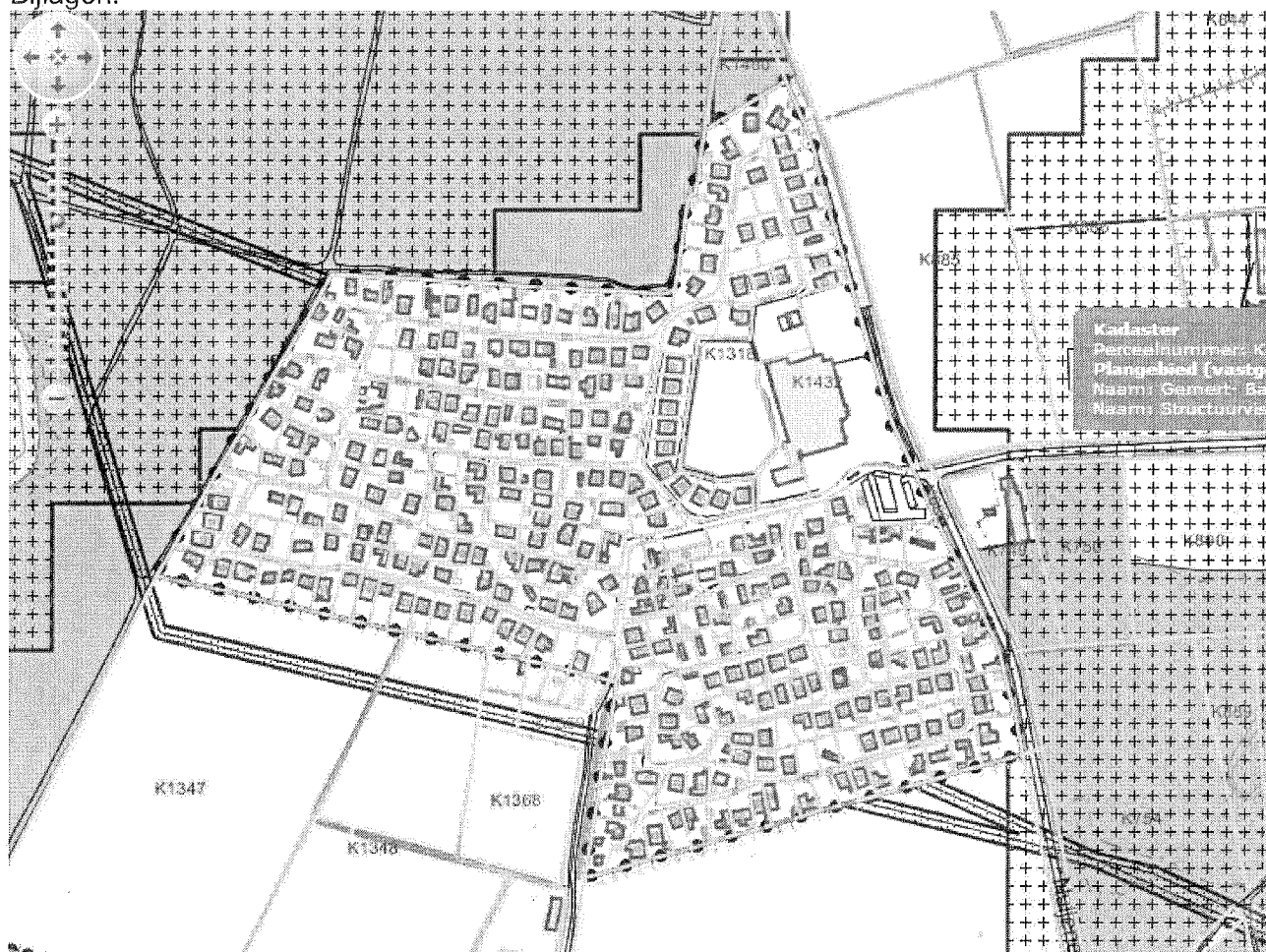
b.u.



de burgemeester,



Bijlagen:



Gebied Kanthoeve Voorbereidingsbesluit

Raadsbesluit

Bijlage bij agendnummer:
Zaaknr.

Onderwerp: Voorbereidingsbesluit Recreatiepark De Kanthoeve

De raad van de gemeente Gemert-Bakel,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 28 april 2015;

gelet op artikel 3.7 Wet ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening;

Besluit

1. Een voorbereidingsbesluit conform artikel 3.7 Wet ruimtelijke ordening te nemen voor het gebied dat bekend is recreatiepark De Kanthoeve, zoals aangegeven op de verbeelding Recreatiepark De Kanthoeve;
2. Het voorbereidingsbesluit ter inzage te leggen op de in artikel 3.7 lid 7 Wet ruimtelijke ordening jo 3:42 Algemene wet bestuursrecht beschreven wijze.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Gemert-Bakel d.d. 30 april 2015.

De Raad voornoemd,

De griffier,

De voorzitter,

Mevrouw M.J. Swinkels

Drs. J van Zomeren