

Onderwerp

Voorkeursoptie aanpassing buslijnnet in de kern Oss

Datum	20 maart 2012	Naam steller,	A.Ouwehand, 9692
Kenmerk	Niet invullen	telefoon	
Afdeling	SLWE	Portefeuillehouder	R. de Bruijn

Voorstel

1. Aan de commissie WOM door een opinienota het volgende conceptadvies over de invulling van het nieuwe stadsbuslijnnet voor te leggen:
 - a. De conceptvoorkeursvariant, met de daarbijbehorende witte vlekken en zonder aanvullende maatregelen van de provincie, de preferente optie te laten zijn voor de invulling van het nieuwe stadsbuslijnnet van 8 december 2012 tot 1 januari 2015;
 - b. De bezetting van de nieuwe stadsbuslijnen vanaf december 2012 halfjaarlijks te monitoren en te evalueren met de gemeente, vervoerder en het Reizigersoverleg;
 - c. De kosten voor de aanpassingen van de buslijnen (plaatsen en opruimen halteparen) voor rekening van de provincie te laten komen;
 - d. Te streven naar een duurzaam adequaat stadsvervoer dat tevens rekening houdt met de toekomstige vergrijzing;
2. De opinienota tevens te gebruiken tijdens de consultatieronde met de wijkraden en het Reizigersoverleg;
3. De mening van de commissie WOM en de adviezen van de wijkraden en het Reizigersoverleg te verwerken in het definitieve advies over het stadsbuslijnnet aan Gedeputeerde Staten van de provincie

Aanleiding

De provincie is verantwoordelijk voor het busvervoer in Brabant. De provincie wil dit busvervoer optimaliseren. Dit is ook in Oss aan de orde. Op 14 februari j.l. heeft u kennis genomen van het plan van aanpak voor de doorontwikkeling van het stedelijk openbaar vervoer in Oss. De provincie neemt eind mei een besluit over de nieuwe buslijnen en zal die eind van dit jaar invoeren. De gemeente brengt half mei advies uit aan Gedeputeerde Staten over de doorontwikkeling van het stedelijke openbaar vervoer in Oss.

In een bestuurlijk overleg tussen de gemeente Oss en de provincie op 12 maart j.l. is de concept voorkeursvariant vastgesteld voor de aanpassing van de stadsbuslijnen in de kern Oss. Met dit voorstel is aanvullend openbaar vervoer voor witte vlekken (dit zijn geografische gebieden die buiten het bereik van haltes komen te liggen, en tijdstippen waarop geen bus beschikbaar is) niet nodig.

Daarnaast kan de gemeente eigen aanvullende maatregelen nemen. Te denken valt aan verbeteren ketenmobiliteit door in te zetten op voorzieningen die de overstap verbeteren tussen fiets- streekbus, fiets-trein, auto-trein en auto-streekbus, elektrische fiets promotie door een pilot met verhuur (en onderhoud) van elektrische fietsen of mobiliteitsmanagement op bedrijventerreinen: de gemeente stimuleert bedrijven om vervoeralternatieven te ontwikkelen voor hun werknemers met behulp van

mobiliteitsmanagement. Besluitvorming hierover vindt plaats na vaststelling van het definitieve buslijnnennet.

Het nieuwe buslijnnennet is als volgt opgebouwd (zie kaartje):



- De provincie handhaaft de goede basis van streeklijnen (152/ 157, 162 en 96: paarse, blauwe, zwarte en oranje/ rode lijn);
- Er rijden buurtbussen door een deel van Oss, te weten 261 (Nuland), 296 (Megen) en 252 (Ravenstein) en 257 (Berghem). Zij gaan misschien nog een wat andere route rijden.
- De bruine lijn geeft aan hoe de provincie de de nieuwe stadsdienst wil laten rijden. De stadsbuslijnen rijden een halfuurdienst tot 19.00 en daarna een uurdienst tot ongeveer 23.00.
- Door deze nieuwe lijnvoering ontstaan er twee witte vlekken bij Ussen en bij de Ruwaard. De provincie onderzoekt nog op verzoek van de gemeente, of aan de onderkant een extra 'rechthoekje' gereden kan worden (de stippellijn) voor een betere oppervlaktebediening en het aandoen van een drukke halte. Dit hangt af van de extra benodigde tijd van Arriva om dit hoekje te rijden.
- Andere overwogen opties zijn 1) meer passagiers in de huidige stadsdienst; 2) saneren huidige stadsdienst; 3) wijkbus ; 4) servicebus ouderen; 5) streeklijnen de wijk in; 6) regiotaxi neemt functie stadsbus over 7) buurtbus neemt functie stadsbus over

Beoogd effect

Het beoogd effect is het verkrijgen van input van de commissie WOM, wijkraden en het Reizigersoverleg voor het advies van B&W aan Gedeputeerde Staten over de aanpassing van het stadsbuslijnnennet.

Argumenten

- 1.1 De onderbouwing is goed:** Het ontwerp van het buslijnnennet is goed onderbouwd. De gemeente heeft prioritaire bestemmingen benoemd die de basis zijn voor het nieuwe buslijnnennet (bijlage 1). Daarnaast is het gebaseerd op reizigersonderzoek naar de huidige stadsbuslijnen, dit toont onder andere aan waar de reizigers in -en uitstappen en wat de drukste haltes zijn (bijlage 2 Reizigersonderzoek).
- 1.2 Pluspunten van deze route:** belangrijk pluspunt van deze routing is, dat er een rechtstreekse verbinding naar zorgcentrum Bernhoven en winkelcentrum de Ruwaard ontstaat vanuit Ussen, zonder overstap op CS. Vanuit de Ruwaard zijn zorgcentrum Bernhoven, het centrum van Oss (oostwal) en Ussen rechtstreeks bereikbaar.

- 1.3 Verbeterde kostendekkingsgraad:** met deze efficiëntieslag verbetert de kostendekkingsgraad van de stadsbuslijnen van gemiddeld 13% naar ongeveer 22%. De provincie vindt dit voldoende om voldoende om aan de vereiste kostendekkingsgraad te voldoen (25%).
- 1.4 Handhaven van de halfuursfrequentie:** Provincie, gemeente en Arriva zijn het erover eens dat de nieuwe route het beste met stadsbussen kan worden ingevuld. Dit heeft de voorkeur boven het doortrekken van streeklijnen over de beoogde route. De stadsbussen kunnen dezelfde route met een halfuursfrequentie invullen (zoals nu het geval is voor de drukste lijnen van de stadbus), waar streekbussen dit (gedeelten van de dag) slechts met een uursfrequentie doen. Daarnaast zijn stadsbussen goedkoper in de exploitatie.
- 1.5 De huidige stadsdienst heeft geen overlevingskans:** uit berekeningen blijkt dat de huidige stadsdienst niet kan overleven, ook niet met het aantrekken van nieuwe reizigers uit bijvoorbeeld de regiotaxi. Het terugbrengen van het aantal ritten kan kosten besparen maar doet het gebruik afnemen.
- 1.6 Geen buurtbus of wijkbus inzetten op deze route:** ook de buurtbus (deze verbindt de kleine kernen met het centrum van Oss) is als optie overwogen voor invulling van de route, maar deze kan enerzijds de vervoervraag niet aan en is anderzijds geen robuuste oplossing voor deze ruggengraat van het stadsbuslijnenet (steunt op vrijwilligers en rijdt niet op zondag). Beide argumenten zijn ook van toepassing op de wijkbus (een stadbus gereden door vrijwilligers).
- 1.7 Een servicebus voor ouderen is niet levensvatbaar:** deze bus rijdt buiten de spits langs belangrijke bestemmingen voor senioren. De grootste doelgroep van de stadbus is echter jonger dan 35 jaar en reist juist in de spits. Niet doeltreffend dus.
- 2.1 Voor de geografische witte vlekken zijn voldoende alternatieven voorhanden:** Nadat de streeklijnen, stadsbuslijnen en buurtbussen zijn 'ingetekend', blijven er kleine geografische gebieden in Oss over waar geen OV bediening komt (zogenoemde witte vlekken) zie bijlage 3 en 4. Volgens het reizigersonderzoek komen ongeveer 17 mensen die nu de stadbus gebruiken, dagelijks buiten het bereik van een bushalte (loopafstand groter dan 350 meter). Voor deze mensen is de fiets, de auto of meerijden het alternatief. Daarnaast is er de regiotaxi, al dan niet tegen aangepast WMO- of minimatarief.
- 1.8 Voor de geografische witte vlekken zijn voldoende alternatieven voorhanden:** Nadat de streeklijnen, stadsbuslijnen en buurtbussen zijn 'ingetekend', blijven er kleine geografische gebieden in Oss over waar geen OV bediening komt (zogenoemde witte vlekken) zie bijlage 3 en 4. Volgens het reizigersonderzoek komen ca 17 mensen die nu de stadbus gebruiken, dagelijks buiten het bereik van een bushalte (loopafstand groter dan 350 meter). Voor deze mensen is de fiets, de auto of meerijden het alternatief. Daarnaast is er de regiotaxi, al dan niet tegen aangepast WMO- of minimatarief.
- 1.9 Tariefaanpassing regiotaxi of aanvullende wijkbus zijn niet wenselijk:** Een tariefaanpassing van de regiotaxi voor de 70+ doelgroep is overwogen, maar deze optie is afgevalen aangezien het kwetsbare deel van deze doelgroep al in aanmerking komen voor een laag WMO- of minimatarief. Ook is overwogen om, aanvullend aan de stadsbuslijnen, een

wijkbus in te zetten. Dit is niet wenselijk aangezien dit concurrentie op de stadsbus veroorzaakt. Daarnaast is het geen robuuste oplossing, omdat het om zeer geringe reizigersaantallen gaat. Dit leidt tot een groot afbreukrisico voor de vrijwilligers.

2.1 Halfjaarlijkse monitoring en evaluatie gewenst:

de provincie hanteert een norm voor de kostendekkingsgraad van 25%. De verwachting is dat de kostendekkingsgraad van de stadsbuslijnen lager uitvalt (22%). Dit is het absolute minimum voor de provincie. Halfjaarlijkse monitoring stelt de betrokken partijen in staat om tijdig maatregelen te nemen mocht de kostendekkingsgraad alsnog lager worden.

3.1 Consultatie Commissie WOM gewenst:

een opiniërende discussie in de Commissie WOM voorziet B&W van input voor het advies aan GS over de voorgenomen dienstregelingwijziging, en draagt bij aan draagvlak voor de aanpassing van de stadsbuslijnen.

3.2 Consultatie wijkraden en Reizigersoverleg gewenst:

een consultatieronde met wijkraden en reizigersoverleg voorziet B&W van input voor het advies aan GS over de voorgenomen dienstregelingwijziging, en draagt bij aan draagvlak voor de aanpassing van de stadsbuslijnen.

Kanttekeningen

1.1 Alvast de HOV route rijden? overwogen is om alvast de HOV routevariant over de Saal van Swanenbergsingel/wethouder van Esch straat te gaan rijden met lijn 157 (de stopbus vanuit Eindhoven) of met lijn 152 (de snelbus vanuit Eindhoven). Deze bussen gaan nu over de Nieuwe Hesche Weg naar het station. De gemeente heeft aangegeven hier niet voor te voelen. Omleggen van de stopbus leidt tot kapitaalvernietiging van 2 van de 4 nieuwe haltes aan de Nieuwe Hesche Weg; omleggen van de snelbus leidt tot vertraging voor de reiziger (die meestal het centraal station als eindbestemming heeft) aangezien geen doorstromingsmaatregelen gerealiseerd zijn.

1.2 Streeklijn uit Lith door Ussen: Het Reizigersoverleg (die evenals de gemeente een adviserende rol heeft bij de aanstaande dienstregelingwijziging) heeft voorgesteld om streeklijn 162, die vanuit Lith door Oss-Noord naar het station rijdt, een langere route door Ussen te laten rijden. Dit kan zonder extra kosten, aangezien de bus nu lang stilstaat op het station, en vult een witte vlek in de bediening door de stadsbuslijn in. De provincie vindt dat dit onvoldoende toegevoegde waarde heeft bovenop de nieuwe dienstregeling. Het Reizigersoverleg zal deze variant meenemen in haar advies aan GS. De gemeente neemt de variant eveneens mee in haar advies, en zal zich hier de komende tijd een oordeel over vormen.

Randvoorwaarden

a. Financiën

Haltes: Door de nieuwe busroutering moet de gemeente Oss voor 8 december 2012 ongeveer 5 nieuwe halteparen aanleggen. Daarnaast vervallen ongeveer 15 halteparen, die de gemeente waarschijnlijk wil

verwijderen. De gemeente Oss heeft de provincie gevraagd de kosten volledig voor haar rekening te nemen. Er zijn verschillende subsidies vanuit de provincie beschikbaar voor het toegankelijk maken van geprioriteerde haltes en het aanleggen van nieuwe haltes. Deze zijn echter niet dekkend voor alle te maken kosten. GS nemen hierover een beslissing op basis van een definitieve begroting, die de gemeente zal maken na vaststelling van de definitieve routing van de lijnbussen door de kern Oss. Het eindadvies aan de provincie (B&W half mei 2012) bevat een financiële paragraaf waarin dit is uitgewerkt.

b. Communicatie

De gemeente legt het voorgenomen buslijnnet en de aanvullende maatregelen de komende maanden voor aan wijkraden en Reizigersoverleg in een consultatieronde. Deze ronde is op 15 maart j.l gestart met een podiumbijeenkomst. Op 12 april vindt een workshop met de wijkraden en Reizigersoverleg plaats, en in mei organiseert de gemeente een inspraakavond over het pré-advies aan GS. In het bestuurlijk overleg van 12/3/2012 is een communicatieplan vastgesteld.

c. Uitvoering

De afdeling IBOR is op de hoogte van de komende routewijziging van de buslijnen en is betrokken bij de financiële en praktische voorbereiding van de gewijzigde bushaltes.

Het is wenselijk dat B&W aan GS verzoekt om de effecten van de routewijziging op reizigersaantallen en tevredenheid regelmatig te meten en evalueren. Zij kunnen dit meenemen in hun advies aan GS in mei.

d. Overlegd met

Ellen Neelen, Dirk Wim in 't Hof, Carmen Willems: SLWE

Johan Prinsenbergh, SMO

gebiedscoördinatoren en Edwin Zijderveld: IBOR

Mark van 't Hof, SPM

Johan Berendsen en de wijkcoördinatoren, Wijkzaken

Charlotte Dillissen, Provincie Noord-Brabant

Marcel Fledderus, Arriva

Marco Ahsmann, Reizigersoverleg Brabant

Bijlagen

Bijlage 1-prioritering bestemmingen voor openbaar vervoer in de kern Oss

Bijlage 2-Reizigersonderzoek stadbuslijnen (Mobycon, januari 2012)

Bijlage 3-Witte vlekken in de geografische dekking van de stadsbuslijnen

Bijlage 4- Presentatie podiumbijeenkomst 15 maart 2012 met kaartmateriaal van het nieuwe buslijnnet, de prioritaire bestemmingen en de witte vlekken

Bijlagen 2 en 4 zijn op internet beschikbaar (www.oss.nl), te vinden onder de podiumbijeenkomst EN onder leven en wonen, verkeer en vervoer, openbaar vervoer