

Advies:

Ontwerp Programma van Eisen concessie Oost-Brabant 2027-2039.

Referentie: 24.04 ontwerp Programma van Eisen concessie Oost-Brabant
Reactiedatum: 3 juli 2024
Behandeld door: Jaap Goossens Reizigersoverleg Brabant
Aanvrager: G.P.C. Mennen provincie Noord-Brabant
Aanvraagdatum: 22 mei 2024

Geachte heer Mennen,

Reizigersoverleg Brabant is voor de concessie Oost-Brabant dé door de concessieverlener aangewezen consumentenorganisatie, die volgens de Wet personenvervoer 2000 advies uitbrengt op het Programma van Eisen rondom de aanbesteding voor het Openbaar Vervoer. Vanuit deze rol reageren wij op het nu voorliggende ontwerp Programma van Eisen voor de concessie Oost-Brabant 2027-2039.

Allereerst willen we onze dank en waardering uitspreken voor de manier waarop we betrokken zijn bij het proces voorafgaand aan dit Programma van Eisen, evenals de rol die Reizigersoverleg Brabant heeft gespeeld, behoudt en krijgt, bijvoorbeeld in het nieuwe Regieteam Gedeelde Mobiliteit.

De plannen van de concessieverlener voor het openbaar vervoer in Oost-Brabant zijn ambitieus en tonen een toewijding aan bereikbaarheid en duurzaamheid. De concessieverlener zet zich in voor een adaptief openbaar vervoernetwerk dat gedurende de concessieduur flexibel kan worden doorontwikkeld. Door rekening te houden met toekomstige woningbouw en infrastructuur, zorgt de concessieverlener ervoor dat het OV-netwerk meegroeit met de behoeften van de samenleving. Dit proactieve en flexibele beleid stelt de reiziger centraal door te anticiperen op veranderingen en ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer een betrouwbare en efficiënte keuze blijft. Om de doelen succesvol te realiseren, is het cruciaal om voldoende aandacht te besteden aan verschillende aspecten.

Ten eerste is het belangrijk om realistische verwachtingen te hebben over de groei van het OV-gebruik en hierop het aanpassingsvermogen van het netwerk te waarborgen. Ook zal er volgens Reizigersoverleg Brabant meer ingespeeld moeten worden op het voorkomen van netcongestie om zero-emissie doelstellingen beter te waarborgen. In relatie tot de invoering van zero-emissie

voertuigen adviseren wij striktere eisen op te nemen. Dit kan de concessiehouder maximaal stimuleren om de voertuigen tijdig beschikbaar te hebben.

Naast deze punten zijn er twee aspecten die volgens ons essentieel zijn om de ambitieuze doelstellingen uit dit ontwerp Programma van Eisen een kans te geven op succesvolle ontwikkeling:

1. Bravoflex

Dit is en blijft voor de reiziger een spannend product. Door de tendens van het verstrakken van het lijnennet in Brabant zijn in sommige gebieden de mogelijkheden om gebruik te maken van frequent OV sterk veranderd. Sommige dorpen, kernen en gemeenschappen hebben geen directe aansluiting meer op het OV. De directe aansluiting op OV in deze gebieden, is in de transitie vervangen door een (nog in te voeren) indirecte aansluiting op OV via Bravoflex. Bravoflex valt buiten de OV-scope, maar is onlosmakelijk verbonden met het openbaar vervoer en daardoor één van de essentiële factoren voor het succesvol ontwikkelen van de OV-concessie.

2. Buschauffeurs

Het op orde hebben van voldoende beschikbaar personeel is volgens Reizigersoverleg Brabant de voornaamste factor waar een concessiehouder altijd aan zou moeten voldoen. Gekeken naar de afgelopen jaren kunnen wij niet anders dan vaststellen dat het personeelstekort structureel negatieve invloed heeft op de dienstregeling.

U heeft als concessieverlener via dit nieuwe Programma van Eisen de mogelijkheid om de toekomstige concessiehouder, meer dan in het huidige Programma van Eisen, te stimuleren om voldoende beschikbaar personeel te hebben. Wij adviseren om dit duidelijker terug te laten komen in het Programma van Eisen. De reiziger verwacht namelijk van de toekomstige concessiehouder een 'excellente' uitvoeringskwaliteit en verwacht van de concessiehouder een betrouwbare uitvoering van het geplande aanbod, dat wil zeggen, weinig rituitval, punctueel en regelmatig rijden, inzet van voldoende capaciteit afgestemd op de vraag van reizigers. Een excellente uitvoering is cruciaal om het openbaar vervoer een betrouwbare en toekomst vaste basis te laten vormen van het systeem van Gedeelde Mobiliteit en reizigers een zekere en vanzelfsprekende reis te bieden.

Door voldoende aandacht te besteden aan de bovenstaande aspecten in het Programma van Eisen, kan de concessieverlener ervoor zorgen dat het openbaar vervoersysteem van de concessie Oost-Brabant een voorbeeld wordt van moderne, inclusieve en duurzame gedeelde mobiliteit.

Vervoer van halte naar halte in de provincie-Noord Brabant

In Brabant zijn we trots op de vele vrijwilligers die zich dagelijks inzetten op een buurtbus, waardoor zij gezamenlijk een zeer fijnmazig en cruciaal mobiliteitsnetwerk met buurtbuslijnen mogelijk maken. Zij spelen een essentiële rol in het mobiliteitsaanbod, vooral in de gebieden met veel ruimte en minder reizigers. Toch kent het vrijwillig-gestuurde vervoer een kwetsbaarheid.

Wanneer bijvoorbeeld een buurtbusvereniging structureel onvoldoende vrijwilligers heeft om een dienstregeling naar behoren uit te kunnen voeren, rust de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van openbaar vervoer bij de concessiehouder.

Wij adviseren om dit duidelijker terug te laten komen in het Programma van Eisen. De concessiehouder dient proactief samen te werken met lokale gemeenschappen en belanghebbenden om te garanderen dat het openbaar vervoer voor alle inwoners en bezoekers van de concessie beschikbaar blijft, ongeacht de beschikbaarheid van vrijwilligers. Indien noodzakelijk dienen hiervoor beroepschauffeurs ingezet worden.

Vrije ruimte voor inschrijvers

Indien de basisvoorwaarden, verantwoordelijkheden en verplichtingen in het Programma van Eisen goed en duidelijk zijn omschreven, beschouwen wij de ruime vrijheid die inschrijvers wordt geboden in het ontwerp Programma van Eisen voor Oost-Brabant als een positieve ontwikkeling.

Door minder verplichtingen op te nemen, wordt inschrijvers de gelegenheid geboden om zichzelf en hun aanbod op unieke wijze te onderscheiden. Wij verwachten dat dit zal leiden tot een divers en aantrekkelijker openbaar vervoeraanbod, wat de reiziger ten goede zal komen. Een treffend voorbeeld is de flexibiliteit voor de concessiehouder om, daar waar is toegestaan en mits goed onderbouwd, per dag een verschillende dienstregeling aan te bieden. Dit vergroot de mogelijkheid om nóg beter in te spelen op de actuele behoeften van reizigers, iets waar Reizigersoverleg Brabant al geruime tijd grote voorstander van is.

Algemeen

Reizigersoverleg Brabant is bezorgd over de interpretatieruimte op diverse punten. Termen zoals 'een vanzelfsprekende basis bieden', 'wat sterk is sterker maken' en 'een maatschappelijk verantwoorde concessie' zijn te algemeen en laten te veel ruimte voor interpretatie, wat kan leiden tot onduidelijkheid. Bovendien zijn er meerdere plaatsen in het document waar '@@' staat in plaats van specifieke informatie, wat het moeilijk maakt om een volledig beeld te krijgen en een gedegen advies te formuleren over het ontwerp Programma van Eisen.

Reactie per onderdeel

1. Inleiding

1.3 Lopende concessie Oost-Brabant

Tenzij anders aangegeven, wordt in deze paragraaf gerefereerd aan 2019. Dit was het laatste volledige jaar voor de coronapandemie. De verwachting is namelijk dat het aantal reizigers in 2027 weer op of boven het niveau van 2019 zal liggen. In 2019 werden in totaal 17,7 miljoen reizen met het openbaar busvervoer in Oost-Brabant gemaakt. Dat was zo'n 13% meer dan bij de start van de huidige concessie Oost-Brabant, eind 2014. In het concessiegebied Oost-Brabant liggen twee grote steden met een eigen stadsdienst: Tilburg en 's-Hertogenbosch. Beide stadsdiensten zijn samen goed voor ruim 45% van alle busreizigers. De gemiddelde reisafstand van deze reizigers is met iets minder dan 5 kilometer per rit relatief kort, waardoor het aandeel in de reizigerskilometers met 25% een stuk lager ligt. Op de stadslijnen wordt ongeveer 36% van alle dienstregelingen ingezet. In het concessiegebied Oost-Brabant liggen ook meerdere grote kernen zonder NS-station (Waalwijk, Uden, Veghel). Door het ontbreken van treinverbindingen tussen deze en andere grote kernen in het concessiegebied, zijn hier sterke Bravodirectlijnen ontstaan. Dit geldt met name tussen Tilburg, Waalwijk en 's-Hertogenbosch en tussen 's-Hertogenbosch/Oss, Uden/Veghel en Eindhoven. Op deze verbindingen is tussen eind 2014 en eind 2019 een reizigersgroei gerealiseerd van gemiddeld meer dan 12% per jaar (tegenover een gemiddelde reizigersgroei binnen de totale concessie van ongeveer 2,5% per jaar). Dit door een gestage uitbreiding en het verder strekken en bundelen van lijnen. Na corona zijn de reizigersaantallen op deze lijnen ook weer het snelste hersteld. De Bravodirectlijnen zijn dan ook belangrijk binnen de concessie: met deze lijnen reist meer dan 20% van alle reizigers en, door de relatief lange reisafstanden, zijn deze lijnen goed voor meer dan 35% van alle reizigerskilometers en dus ook voor een flink deel van de opbrengsten. Om deze reizigers te vervoeren wordt ongeveer 15% van alle dienstregelingen ingezet op de Bravodirectlijnen.

Uit bovenstaande informatie concluderen wij dat 49% van de DRU wordt ingezet voor de reguliere streeklijnen. Het aandeel van 15% van de DRU voor de lijnen 300, 301, 305 en 306 lijkt ons echter zeer laag, gezien het feit dat deze lijnen zeven dagen per week rijden met hoge frequenties, zeker tijdens de spitsuren. Kunt u dit nader toelichten?

1.4 Doelen van de Concessie

In de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' heeft de Concessieverlener de hoofdambitie ten aanzien van het Openbaar Vervoer als volgt geformuleerd:

'De wereld van mobiliteit is flink in verandering. Het mobiliteitsbeleid van de provincie, en hoe we omgaan met het openbaar vervoer, kan niet achterblijven. We willen toe naar slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin de reiziger centraal staat, met een passend aanbod voor alle reizigers. Dit gaan we samen met onze partners vormgeven. Zo houden we Brabant bereikbaar, zorgen we voor een sterke economie en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.'

Op basis van bovenstaande ambitie heeft de Concessieverlener doelen voor de aanbesteding van de Concessie geformuleerd gericht op het creëren/verbeteren van:

- Een zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit;
- Wat sterk is nog sterker maken, en
- Een maatschappelijk verantwoorde concessie.

De doelen lijken momenteel nogal abstract, vooral vanuit het perspectief van de reiziger. Het zou nuttig zijn om concrete indicatoren of resultaten te hebben om deze doelen te meten en te begrijpen hoe deze zich vertalen naar een voordeel voor de reiziger.

Een zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit

De Concessieverlener wil alle bewoners en bezoekers van het Concessiegebied de zekerheid bieden dat zij kunnen reizen binnen het systeem van gedeelde mobiliteit. Dit geldt ook voor het landelijk gebied met haar kleine en diffuse vervoersstromen, waar de bereikbaarheid met het Openbaar Vervoer al lange tijd onder druk staat. Ten opzichte van de huidige concessie stuurt de Concessieverlener op het aanbod van lijngebonden busvervoer door (Bravo)Directlijnen en te bedienen Haltes voor te schrijven. Een slimme combinatie van lijngebonden busvervoer en Bravoflex maakt de belofte aan de reiziger waar dat hij met maximaal één overstap de dichtstbijzijnde grotere (bus)stations in Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Oss, Uden, Cuijk en Boxmeer kan bereiken. Daarbij is essentieel dat het totale aanbod door de Reiziger als een vanzelfsprekend en samenhangend geheel wordt ervaren. De Concessiehouder krijgt daarom ook de belangrijke taak om te borgen dat straks de totale reisketen eenvoudig te begrijpen, te plannen, te boeken en te betalen is.

In de opsomming van grotere (bus)stations ontbreken Waalwijk en Veghel. Deze busstations spelen een belangrijke rol als overstappunten voor reizigers. Wij adviseren daarom dat ze worden toegevoegd aan de lijst om de behoeften van de reizigers goed te kunnen bedienen.

2. Ontwikkeling en samenwerking

2.2.14 Concessiehouder als Mobiliteitsmakelaar

De Concessiehouder vervult in eerste instantie gedurende de Dienstregelingsjaren 2027 tot en met 2030 de rol van Mobiliteitsmakelaar. Hiertoe beschikt de Concessiehouder over een eigen Platform of sluit hij zich aan bij een landelijk of Europees opererend Platform.

Brabant kent drie concessies. Om te voorkomen dat reizigers drie verschillende multimodale mobiliteitsplatforms moeten gebruiken, adviseren wij de laatste zin als volgt te wijzigen: "Hiertoe sluit de concessiehouder zich bij voorkeur aan bij een landelijk of Europees opererend platform, of beschikt over een eigen platform.

2.5 Herijkingen

In de laatste bullet op pagina 26 is de volgende tekst opgenomen.

Studenten ov-kaart: wijzigingen in de opzet van de Studenten ov-kaart en/of de verdeling van de opbrengsten uit deze kaart over concessies/vervoerders, kunnen grote gevolgen hebben voor de bijdrage die de Concessiehouder uit de Studenten ov-kaart ontvangt. Met name de zogeheten BOS-onderzoeken in de komende jaren kunnen vanwege veranderd reisgedrag na de coronapandemie consequenties hebben voor de inkomsten van de Concessiehouder. Bij wijzigingen groter dan 5% gaat de Provincie met de Concessiehouder het gesprek aan over compensatie of minderwerk.

Ons is onduidelijk of de in de laatste zin genoemde 5% betrekking heeft op de totale inkomsten van de Concessiehouder of alleen op de inkomsten uit de Studenten ov-kaart. Ons advies is dit in de tekst te verduidelijken.

3. Vervoerkundige eisen

Om iedereen te kunnen laten meedoen aan de samenleving, stelt de Concessieverlener het doel dat de Concessie 'een zekere en vanzelfsprekende basis' biedt voor alle inwoners en bezoekers van het Concessiegebied die zelfstandig kunnen reizen. Daartoe heeft de provincie beloofd dat in Oost- Brabant straks iedereen van Halte naar Halte kan reizen met minimaal één mobiliteitsvorm. Met goed bereikbare Haltes en een goed ontwikkeld en samenhangend vervoersysteem, kan de Reiziger altijd met maximaal 1 overstap de dichtstbijzijnde grotere (bus)stations in Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Oss, Uden, Cuijk en Boxmeer bereiken. Deze belofte geldt ook voor Reizigers uit kleine kernen en buurtschappen en bijvoorbeeld ook bedrijventerreinen, omdat we het systeem van gedeelde mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken.¹³ Om dit mogelijk te maken zoeken wij in de Concessie nadrukkelijk de combinatie tussen het lijngebonden busvervoer en andere vormen van gedeelde mobiliteit, waarbij de provincie waarborgt dat overal Flex-vervoer, dat wordt uitgevoerd onder de Productformule Bravoflex, beschikbaar is.

In de opsomming van grotere (bus)stations ontbreken Waalwijk en Veghel. Deze busstations spelen een belangrijke rol als overstappunten voor reizigers. Wij adviseren daarom dat ze worden toegevoegd aan de lijst om de behoeften van de reizigers goed te kunnen bedienen.

3.2.10 Bravodirect Maatwerk²⁰

Het is de Concessiehouder toegestaan om op de Verbindingen a t/m e van eis 3.2.1, Bravodirect Maatwerk aan te bieden dat niet hoeft te voldoen aan de eisen 3.2.2 en 3.2.3, dit onder voorwaarde dat Bravodirect Maatwerk:

a. op ten minste één Halte van een Bravodirectlijn op een Verbinding als bedoeld in eis 3.2.1 een overstapmogelijkheid biedt;

b. onder de Productformule Bravodirect rijdt, en

c. zich van de overige Bravodirectlijnen op de betreffende Verbinding onderscheidt door:

i. een snellere reistijd op de betreffende Verbinding of het specifieke deel van de Verbinding dat door Bravodirect Maatwerk wordt bediend, en/of ii. Het bieden van hogere frequenties, en/of iii. Specifieke doelgroepen waar de Bravodirect Maatwerk zich op richt, en/of iv. Meer uitstraling en comfort van het Materieel

²⁰ Wij onderzoeken nog de mogelijkheid om Bravodirect Maatwerk richting Eindhoven en Veldhoven nader uit te werken als eerste stap naar een netwerk van Brainportlijnen, te beginnen met Lijnen die gericht zijn op Reizigers met een herkomst in het Concessiegebied. In het definitieve Programma van Eisen zullen we in dat geval extra eisen opnemen.

Wij waarderen het voornemen om Bravodirect Maatwerk vanuit de concessie Oost-Brabant richting Eindhoven en Veldhoven te ontwikkelen, en zien dit als een positieve stap voorwaarts voor de mobiliteitskeuze van de reiziger. Wij adviseren om in Bijlage B2, Tabel 3 'Verplichte Haltes Directlijnen', haltes op te nemen die als fundament dienen voor dit netwerk. Hiernaast adviseren wij u duidelijker te specificeren wat u precies bedoelt met "Brainport lijnen" in de context van uw voorstel. In de begrippenlijst vanaf pagina 166 komt dit begrip niet voor.

3.3.3 Ontsluitende Lijnen

De Concessiehouder biedt Ontsluitende Lijnen op werkdagen in ieder geval tussen 07:00 en 18:00 uur aan en zorgt er daarbij voor dat:

- de eerste volledige Rit in beide richtingen op werkdagen uiterlijk om 07:00 uur op het Eindpunt aankomt, en
- de laatste volledige Rit in beide richtingen op werkdagen niet eerder dan om 18:00 uur vanaf het Beginpunt vertrekt.

Een adequaat niveau van dienstverlening, met voldoende frequentie tijdens drukke periodes, is cruciaal voor een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoerssysteem dat kan groeien. Buiten de piekuren is de betrouwbaarheid van vervoer ook essentieel, omdat een gebrek daaraan onvermijdelijk zal leiden tot een daling van het aantal reizigers.

Het ontbreken van de verplichting om na 18:00 uur op ontsluitende lijnen nog vervoer te bieden, veroorzaakt beperkingen voor reizigers in zowel landelijke als stedelijke gebieden. Dit leidt tot beperkte toegankelijkheid voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, waardoor ze na 18:00 uur moeite hebben om hun bestemming te bereiken. Daarom adviseren wij de verplichting om ontsluitende lijnen aan te bieden, te verlengen van 18:00 uur naar 19:00 uur. Dit zal de bereikbaarheid verbeteren en bijdragen aan een betrouwbaar openbaar vervoerssysteem.

3,3 Ontsluitende Lijnen en Spitslijnen

Ontsluitende Lijnen rijden op plaatsen met een relatief geringe vervoersvraag. Veelal verbinden deze Lijnen kleine kernen met grotere (bus-)stations maar ze kunnen ook een meer lokale functie hebben. Ontsluitende Lijnen rijden niet altijd de gehele week en niet altijd met hoge frequenties. Wanneer een Ontsluitende Lijn niet rijdt, is er altijd een alternatief aanwezig bestaande uit de combinatie *Bravoflex* met een (Bravo)Directlijn of de trein. De provincie wijst Verplichte Haltes aan die door de concessiehouder in principe gedurende de hele looptijd van de concessie met een Ontsluitende Lijn moeten worden bediend (zie tabel 4 van Bijlage B2). Deze Haltes liggen meestal in kleine kernen die niet verplicht ontsloten zijn met een (Bravo)Directlijn. Ook alle bestaande haltes langs de route van een Ontsluitende Lijn moeten worden bediend.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen Lijnen die ten minste op werkdagen tussen 7:00 en 18:00 uur in beide richtingen rijden en Lijnen waar maatwerk mogelijk is vanwege een specifieke vervoersvraag op specifieke momenten van de dag. De volgende vormen van maatwerk zijn mogelijk:

Spitslijnen: Lijnen die alleen tijdens de ochtend- en middagspits rijden. Met deze Lijnen biedt de Concessiehouder bijvoorbeeld een aantrekkelijk alternatief voor individueel autoverkeer op die momenten dat een grote (gebundelde) vraag te verwachten is vanuit kleinere kernen of richting specifieke bestemmingen. Deze Lijnen ontsluiten de Verplichte Haltes die zijn opgenomen in tabel 5 van Bijlage B2.

Scholierenlijnen (zie paragraaf 3.6): Lijnen die aansluiten op de lestijden van scholen op hun route (doorgaans alleen enkele Ritten in de ochtendspits en in de middag, vaak in één richting). In de schoolvakanties en bijvoorbeeld op studiedagen hoeft de Concessiehouder deze Lijnen niet aan te bieden.

In Tilburg rijdt lijn 601 naar Stappegoor, ook wel bekend als de Stappegoorshuttle. Momenteel staat er in het concept Programma van Eisen een aantal lijntypes gedefinieerd, zoals *BravoDirect* lijnen, Direct lijnen, *BravoDirect* Maatwerk en ontsluitende lijnen met stad- en streeklijnen, en spits- en scholierenlijnen. Echter, de Stappegoorshuttle past niet binnen de definities van deze lijntypes. Daarom adviseren wij u om een aparte definiëring op te nemen in het PvE, waarin de Stappegoorshuttle expliciet wordt uitgevraagd en opgenomen. Dit zal ervoor zorgen dat deze essentiële verbinding voor de reizigers in de huidige vorm gegarandeerd behouden blijft.

3.4.5 Buurtbuslijnen

De Concessiehouder maakt tijdens de Implementatieperiode met alle Buurtbusverenigingen afspraken in de vorm van een convenant over de verdeling van verantwoordelijkheden rondom de exploitatie van Buurtbuslijnen, waarbij hij Buurtbuschauffeurs vrijwaart van aansprakelijkheid voor schade en ongevallen tijdens Ritten die opgenomen zijn in de Dienstregeling.

Wij adviseren deze vrijwaring ook te laten gelden voor mat-ritten. Sommige lijnen kennen mat-ritten aan het begin en/of einde van de dag. Buurtbuschauffeurs rijden ook ritten van de standplaats naar een onderhoudswerkplaats voor de uitwisseling van materieel. Ook dan moet de vrijwaring naar ons idee gelden.

3.5 Stadslijnen Tilburg en 's-Hertogenbosch

De bestaande transferiumlijnen 60, 70 en 80 worden in de Concessie gecombineerd met Stadslijnen. Deze Stadslijnen met P+R-functie blijven de transferia bedienen en vormen richting het centrum een aanvulling op de Bravodirectlijnen en andere regionale Lijnen op hetzelfde traject. De Routes van deze Lijnen zoals weergegeven in figuur @ en opgenomen in Bijlage B1 (Routes en Routevarianten) zijn door de Concessieverlener samen met gemeente 's-Hertogenbosch bepaald.

De integratie tussen Transferiumlijnen en Stadslijnen zal ongetwijfeld de toegankelijkheid en het gemak voor de reiziger vergroten. Ons advies is om strategisch tussenliggende haltes op de routes aan te doen, als mede alle reguliere (ov) betaalmethoden te accepteren. Op deze manier wordt de toegang tot dit hoogfrequent vervoer gemaximaliseerd en wordt het voor de reiziger nog eenvoudiger om van deze diensten gebruik te maken. Het accepteren van reguliere betaalmethoden draagt bij aan een inclusieve reiservaring en vergroot de flexibiliteit voor de reiziger. Door deze maatregelen zullen de mobiliteitsopties voor de reiziger aanzienlijk verbeteren, wat uiteindelijk zal leiden tot een efficiënter en aantrekkelijker openbaar vervoersysteem voor iedereen.

3.5.17 Stadslijnen met P+R-functie in 's-Hertogenbosch₂₆

Momenteel beschikt de gemeente 's-Hertogenbosch over een drietal transferiumlijnen die de drie P+R-terreinen (Deuteren, Pettelaarseweg en De Vliert) rechtstreeks verbinden met het centrum van Den Bosch. Vanaf de start van de nieuwe Concessie worden deze lijnen verder geïntegreerd binnen de Stadslijnen 's-Hertogenbosch. Om de P+R-functie van deze lijnen te waarborgen, worden de Routes voorgeschreven (zie figuur @@). Ook wordt een hogere frequentie geëist dan op de overige Stadslijnen.

De Concessiehouder biedt vanaf de start van Concessie de volgende Stadslijnen met P+R-functie aan:

a. P+R Deuteren – 's-Hertogenbosch CS – P+R Pettelaarpark, en

b. P+R De Vliert – Zuid-Willemsvaart – P+R De Vliert (in één richting bereden)

Hij maakt hierbij gebruik van de Verplichte Routes zoals opgenomen in Bijlage B1 Routes en Routevarianten.

P+R Deuteren en P+R Pettelaarpark bieden samen een aanzienlijke capaciteit aan parkeermogelijkheden. Deze transferia zijn ontworpen om automobilisten te stimuleren hun auto aan de rand van de stad te parkeren en verder te reizen met het openbaar vervoer. Het succes van deze lijnen is mede afhankelijk van het bieden van een hoogfrequent vervoer naar belangrijke bestemmingen in het centrum.

Wij adviseren om de voorgestelde verplichte route te heroverwegen en de halte Parade weer toe te voegen aan de route P+R Deuteren – 's-Hertogenbosch CS – P+R Pettelaarpark. Hierdoor wordt het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt voor reizigers die anders geneigd zouden zijn met de auto het centrum in te rijden. Wij zijn ervan overtuigd dat deze aanpassing zal leiden tot een efficiënter en aantrekkelijker openbaar vervoersnetwerk voor alle gebruikers.

3.5.18 Stadslijnen met P+R-functie in 's-Hertogenbosch²⁶

De Concessiehouder biedt de Stadslijnen met P+R-functie in ieder geval tijdens de volgende perioden aan:

a. op maandag, dinsdag en woensdag tussen 06:30 en 19:00 uur;

b. op donderdag en vrijdag tussen 06:30 en 23:00 uur;

c. op zaterdag tussen 08:00 en 23:00 uur, en

d. op zon- en feestdagen tussen 09:00 en 18:00 uur.

De Concessiehouder zorgt er daarbij voor dat van elke Stadslijn met P+R-functie:

De eerste volledige Rit in beide richtingen op werkdagen uiterlijk om 06:30 uur, op zaterdag uiterlijk om 08:00 uur en op zon- en feestdagen uiterlijk om 09:00 uur op het Eindpunt aankomt;

De laatste volledige Rit in beide richtingen op maandag, dinsdag en woensdag niet eerder dan om 19:00 uur en op zon- en feestdagen niet eerder dan om 18:00 uur vanaf het Beginpunt vertrekt, en de laatste volledige Rit in beide richtingen op donderdag, vrijdag en zaterdag niet eerder dan om 23:00 uur vanaf het Beginpunt vertrekt.

Den Bosch is een stad waar zowel inwoners, bezoekers als toeristen genieten van cultuur en de sfeer die de stad te bieden heeft. Het niet meer aanbieden van stadslijnen met een P+R-functie na 18:00 op zon- en feestdagen draagt niet bij aan de keuze van de automobilist om op een Transferium te parkeren. Wij stellen daarom voor om de eindtijd op zon- en feestdagen te verlengen naar 21:00 uur, om zo beter in te spelen op de behoeften en het gebruik van de P+R-faciliteiten te stimuleren. Ter compensatie kan het aanvangstijdstip op zondag naar 11:00 verschoven worden.

3.5.19 Stadslijnen met P+R-functie in 's-Hertogenbosch²⁶

De Concessiehouder biedt de Stadslijnen met P+R-functie in 's-Hertogenbosch in de perioden zoals beschreven in eis 3.5.18 in ieder geval met een frequentie van 4 Ritten per uur per richting aan, waarbij de lijn P+R De Vliert – Zuid-Willemsvaart – P+R De Vliert, in afwijking van eis 3.1.5 uitsluitend in één richting wordt geboden.

Wij adviseren een tabel toe te voegen met de verplichte frequenties tijdens de vakantiedienstregeling, aangezien het voor deze lijnen wenselijk is om dan een hogere frequentie te bieden.

4. Materieel

4.1.2 Algemene eisen aan het Materieel

De Concessiehouder neemt Zero-Emissiebussen over van de huidige concessiehouder tegen de overnamewaarde en conform de voorwaarden en procedure zoals opgenomen in Bijlage @@ (Overnameregeling Zero-Emissiebussen) bij de Aanbestedingsleidraad.

In dit geval gaat het om ruim 60 vrij nieuwe elektrische voertuigen. In hoeverre wordt in deze bijlage geborgd dat de huidige vervoerder deze voertuigen in goede conditie houdt, als de nieuwe concessie aan een andere vervoerder wordt gegund? Dit is ook in het belang van de reizigers, omdat het om zoveel bussen gaat dat het risico bestaat dat de dienstverlening de eerste weken of maanden van de nieuwe concessie ernstig onder druk komt te staan. Dit gebeurt als de nieuwe vervoerder bij ingang van de concessie met achterstallig onderhoud en uitval van voertuigen wordt geconfronteerd.

4.1.13 Algemene eisen aan het Materieel

De Concessiehouder voorziet alle Bussen die hij voor de uitvoering van de Concessie inzet van frontcamera's.

Wij adviseren om een bepaling over video-opnames toe te voegen, vergelijkbaar met artikel 4.1.12. Wat is anders het beoogde doel van deze camera's?

6.4 Stallingen, onderhoudsvoorzieningen en pauzevoorzieningen

In de inleiding van deze paragraaf komt de volgende zin voor:

Ter vervanging van de huidige stalling in Waalwijk is de Concessieverlener voornemens een nieuwe stalling op een in die omgeving gelegen locatie met voldoende ruimte en stroom om Zero-Emissiebusen te laden.

Hier missen de woorden "te realiseren". De zin wordt dan: Ter vervanging van de huidige stalling in Waalwijk is de Concessieverlener voornemens een nieuwe stalling te realiseren op een in die omgeving gelegen locatie met voldoende ruimte en stroom om Zero-Emissiebusen te laden.

7. Reisinformatie

7.2.1 Informatie op Haltes

De Concessiehouder draagt er zorg voor dat op elke Halte in het Concessiegebied in elk geval een actuele Haltevertrekstaat uitgevoerd conform de Bravo Brandgids met de volgende informatie aanwezig is:

- a. De haltenaam en het haltenummer uit het Centraal Halte Bestand (CHB);
- b. Van alle Lijnen die van de Halte vertrekken:
 - i. Het lijnnummer,
 - ii. de vertrektijden,
 - iii. de te volgen route met vermelding van de resterende Haltes tot het Eindpunt;
 - iv. het Eindpunt, en
 - v. Haltes die niet toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking;
- c. Een URL en QR-code naar de website van de Concessiehouder en het Platform waar actuele reisinformatie is te vinden;
- d. Het telefoonnummer, de internetsite en openingstijden van de klantenservice, en
- e. Informatie over het reserveren van het Flex-vervoer.


Wij adviseren om in heel Brabant een uniforme lay-out te hanteren. De onderstaande haltevertrekstaat lijkt ons een geschikte optie om hiervoor te gebruiken. Het gebruik van een aparte vakantiekolom is voor de reiziger het meest duidelijk.

1

Stadsdienst Tilburg naar Noord-Quirijnstok via CS

Geldig vanaf 7 januari 2024. Haltes 7300-7550

Scan de QR-code voor de meest actuele vertrektijden van deze lijn.




	maandag t/m vrijdag	maandag t/m vrijdag in de vakanties	zaterdag	zondag
● Tilburg, ETZ TweeSteden				
● Tilburg, Kraaivenstraat	06 48	06 48		
● Tilburg, Heikantlaan West	07 03 16 29 42 57	07 03 16 29 42 57		
● Tilburg, Stokhasselklaan	08 12 30 44	08 12 30 44	08 09 39	
● Tilburg, Mahlerstraat	09 02 29 59	09 02 29 59	09 09 40	09 39
● Tilburg, Busstation Noord	10 29 59	10 29 59	10 10 40	10 09 39
● Tilburg, Strauslaan	11 29 59	11 29 59	11 14 47	11 09 39
● Tilburg, Vlashoflaan	12 29 59	12 29 59	12 18 50	12 08 38
● Tilburg, Offenbachstraat	13 28 58	13 28 58	13 20 50	13 08 39
● Tilburg, Griegstraat	14 28	14 28	14 19 50	14 09 39
● Tilburg, De Nobelstraat	15 00 15 30 45	15 00 15 30 45	15 20 50	15 10 40
● Tilburg, van Kalmthoutlaan	16 00 14 27 42 57	16 00 14 27 42 57	16 20 50	16 10 41
	17 12 30 48	17 12 30 48	17 20 47	17 11 41
	18 02 19 32 45	18 02 19 32 45	18 15 40	18 09 39
	19 09 40	19 09 40	19 10 40	19 09 39
	20 10 40	20 10 40	20 10 40	20 09 39
	21 10 40	21 10 40	21 10 40	21 09 39
	22 09 39	22 09 39	22 10 40	22 09 39
	23 09 39	23 09 39	23 10 40	23 09 39
	00 09 39	00 09 39	00 10 40	00 09 39


Download de gratis reisapp glimble
Plan, boek en betaal jouw reis met tv en deelvervoer in glimble. Kijk op glimble.nl voor meer info en download de app in de store!

Arriva Klantenservice
@ www.arriva.nl
☎ 0800-022545 (gratis)
📧 [WhatsApp +31-97010254677](mailto:WhatsApp+31-97010254677)
Voorwerp website: arriva.nl/float
Aanvullend vervoer
Groen bus in de avond of het weekend? Neem dan de Regio- of Duobus

Perioden vakantiedienstregeling:
10 t/m 18 februari 2024
29 maart 2024
28 april t/m 5 mei 2024
10 mei 2024
29 juni t/m 25 augustus 2024
19 t/m 27 oktober 2024
21 december 2024 t/m 5 januari 2025

Zaterdagdienstregeling ook op:
Koningsdag: 27 april 2024
Buit- en nachtbussen rijden NIET op Koningsdag.
Zondagdienstregeling ook op:
Pasen/zondag: 1 april 2024
Hemelvaartdag: 9 mei 2024
Pinkstermaandag: 20 mei 2024
1e en 2e kerstdag: 25 en 26 december 2024



Bravo
samen met  GRTV

7.2.2 Informatie op Haltes

Voor zover een Halte is voorzien van een abri, zorgt de Concessiehouder ervoor dat in deze abri in ieder geval de volgende informatie aanwezig is:

- Een Lijnennetkaart in topografische stijl waarop alle Lijnen in het Concessiegebied, waaronder begrepen de Lijnen van concessiehouders van aangrenzende concessies, zijn weergegeven met een aanduiding waar de Halte zich bevindt;
- Informatie over Betaalwijzen en Tarieven;
- Informatie over de kanalen die de Concessiehouder inzet voor het verstrekken van informatie, waaronder begrepen het Platform, en
- Informatie over de Compensatieregeling.

Aanvullend op punt a adviseren wij om in de steden Tilburg en Den Bosch een aparte lijnennetkaart van de stadsdienst toe te voegen, waarop ook alle haltenamen worden weergegeven.

7.2.5 Informatie op Haltes

De Concessiehouder maakt tijdelijke afwijkingen van de Dienstregeling op adequate en zorgvuldige wijze op de Halte kenbaar. Indien een Halte tijdelijk vervalt en/of een Lijn tijdelijk vanaf een andere Halte vertrekt, geeft de Concessiehouder op de Halte in ieder geval aan hoe lang de Halte niet beschikbaar is en informeert de Concessiehouder Reizigers, door middel van een kaart van de omgeving van de Halte en een routebeschrijving, hoe zij bij de dichtstbijzijnde Halte van de betreffende Lijn kunnen komen of met welke Alternatieve Reismogelijkheden zij hun reis kunnen vervolgen.

Wij adviseren hier toegankelijkheidseisen aan toe te voegen. De bepalingen in 7.2.5 moeten ook toegankelijk zijn voor reizigers die laaggeletterdheid zijn of een visuele beperking hebben.

7.6.1 Informatiepunten

De Concessiehouder richt in ieder geval bij het Knooppunt Station Tilburg en Station ‘s-Hertogenbosch Centraal een bemand informatiepunt in dat zodanig herkenbaar is door gebruik van het merk Bravo

De huidige verplichting voor informatiepunten in Tilburg en Den Bosch voorziet onvoldoende in de behoefte van de oostelijke regio. Wij adviseren daarom de oprichting van een extra informatiepunt in Uden, om zo een betere dekking en toegankelijkheid te waarborgen.

8.3.2 Tarievenplan

De Concessiehouder stemt het Tarievenplan af met de concessiehouders van de andere Brabantse concessies, waarbij geldt dat tariefdifferentiatie tussen de Concessie en de andere Brabantse concessies alleen is toegestaan voor het kilometertarief en voor Tarieven, Vervoerbewijzen en Reisproducten die uitsluitend binnen het Concessiegebied en niet in de andere Brabantse concessies worden gehanteerd.

In onze optiek behoort de introductie van de mogelijkheid tot tariefdifferentiatie in kilometertarief tussen concessies niet via een PvE te worden geïmplementeerd. Wanneer de concessiehouder tariefdifferentiatie wil invoeren, dient dit te geschieden via een wijziging in het Brabants Tarievenhuis. Dit waarborgt een duidelijke, transparante en correcte procedure, waarbij alle belanghebbenden tijdig worden geïnformeerd en inspraak kunnen hebben.

Wij adviseren om de paragraaf 8.3.2 betreffende tariefdifferentiatie te heroverwegen en deze aan te passen. Dit om te waarborgen dat eventuele wijzigingen in de tarieven in overeenstemming met de uitgangspunten van het Brabants Tarievenhuis plaatsvinden. Gelet op het bepaalde in 8.2.3 en 8.2.4 is dat naar ons inzicht sowieso noodzakelijk.

10. Personeel

10.1.2 Eisen aan Personeel

- a. Bekend is met het Concessiegebied, waaronder in ieder geval de Dienstregeling, de Betaalwijzen en de Tarieven;
- b. Eventueel na consultatie van de Verkeersleiding, vragen met betrekking tot het openbaar vervoer naar aangrenzende concessiegebieden, waaronder in ieder geval vragen met betrekking tot de lijnvoering van aansluitende lijnen, en over Andere Mobiliteitsdiensten, waaronder het Flex-vervoer, kan beantwoorden;
- c. Bij verstoringen en vertragingen duidelijk zichtbaar en aanspreekbaar is en Reizigers informeert over de oorzaak en duur van de verstoring/vertraging, de gevolgen voor Aansluitingen en, indien van toepassing, Alternatieve Reismogelijkheden waaronder de eventuele inzet van Vervangend Vervoer;
- d. Klantgericht en betrokken is en zich tegenover Reizigers correct opstelt;
- e. Herkenbaar en representatief gekleed is in de huisstijl van de Concessiehouder;
- f. De Nederlandse taal goed beheerst of, in geval het Personeel de Nederlandse taal (nog) niet goed beheerst, de Engelse taal voldoende beheerst om vragen in het Engels te kunnen beantwoorden;
- g. Bekend is met de te volgen procedures en te nemen maatregelen in geval van Incidenten, en
- h. Getraind is in het omgaan met agressie en het beheersend en de-escalerend optreden.

Wij adviseren om aan punt f toe te voegen dat: indien een medewerker die in contact komt met de reiziger de Nederlandse taal (nog) niet adequaat beheerst, rust op de concessiehouder de verplichting om de medewerker te voorzien van ondersteuning of scholing op dit gebied. Er vanaf de datum van de eerste inzet van de medewerker, binnen 18 maanden, het niveau 2F ("onafhankelijke gebruiker", VMBO, MBO-1, MBO-2 en MBO-3) behaald moet worden.

Het is belangrijk voor reizigers in het openbaar vervoer dat bijvoorbeeld een buschauffeur de Nederlandse taal machtig is, omdat dit direct bijdraagt aan hun veiligheid en comfort. Een buschauffeur die goed Nederlands spreekt, kan duidelijke en effectieve communicatie onderhouden met de passagiers. Dit is essentieel voor het geven van belangrijke reisinformatie, het beantwoorden van vragen en vooral het afhandelen van noodsituaties. Daarnaast zorgt dit voor een soepele en efficiënte reiservaring, waarbij misverstanden en mogelijke vertragingen worden geminimaliseerd. Bovendien zou het permanent inzetten van buschauffeurs die het Nederlands niet voldoende beheersen, een negatieve ontwikkeling zijn in het streven naar een inclusief toegankelijk openbaar vervoer.

13.2.1 Rol Reizigersoverleg Brabant

De Concessiehouder legt op grond van de Wp2000 en het Bp2000 adviesplichtige onderwerpen en plannen, na bespreking in het Tactisch Ontwikkelteam, ter advisering voor aan het Reizigersoverleg Brabant. De adviesplichtige onderwerpen betreffen in ieder geval:

- i. Ontwikkelplan;
- ii. Exploitatieplan;
- iii. Marketingplan;
- iv. Tarievenplan, en
- v. Sociale Veiligheidsplan.

Het PvE van West-Brabant kent ook nog een categorie vi. overige plannen genoemd in Bijlage 3 (Plancyclus) en eventuele tussentijdse wijzigingen van deze plannen.

Naar onze mening zou dat in dit PvE ook toegevoegd moeten worden met een verwijzing naar Bijlage B3.

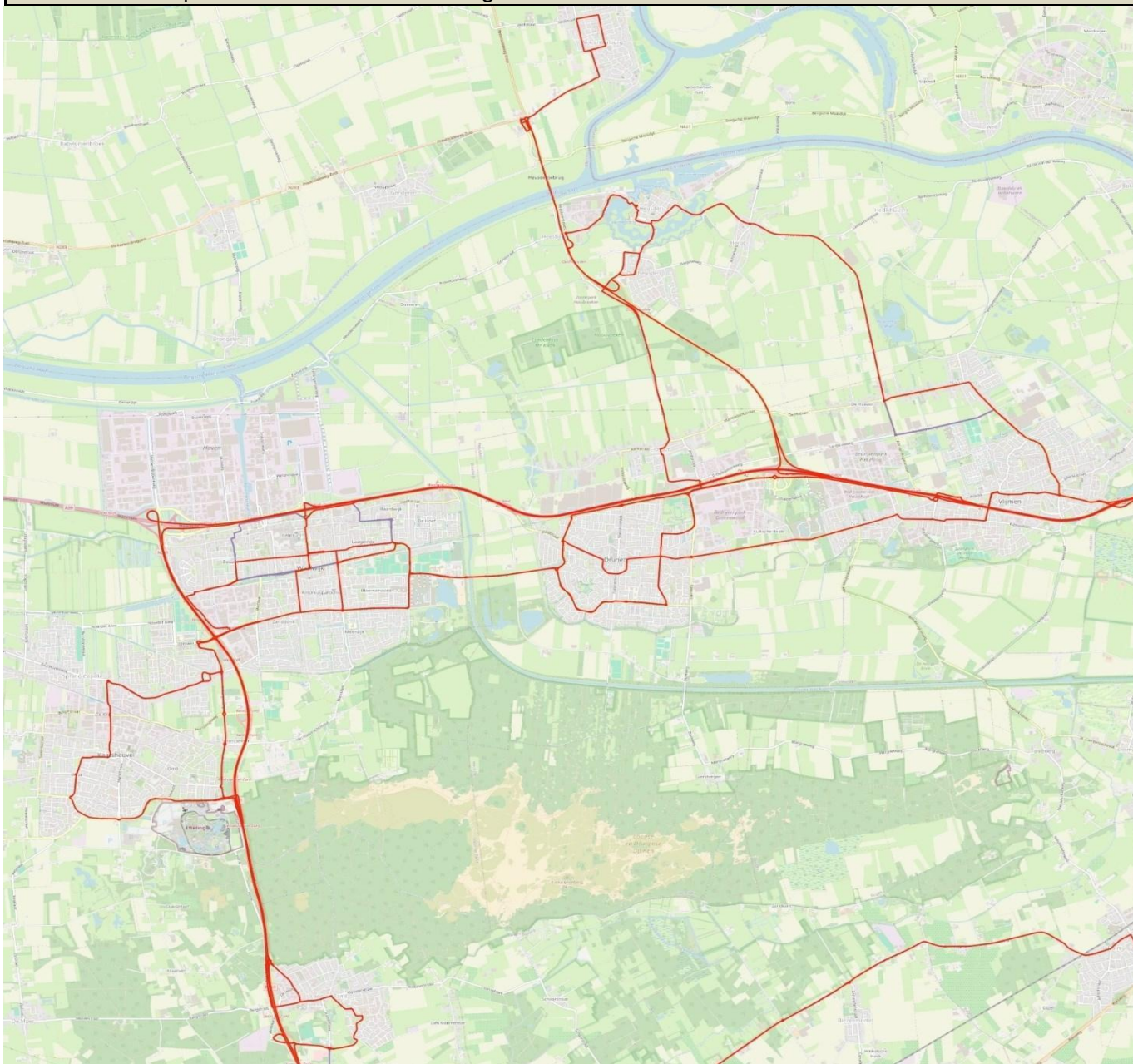
13.2.4 Rol Reizigersoverleg Brabant

De Concessiehouder handelt, in aanvulling op de adviesplichtige onderwerpen zoals genoemd in eis 13.2.1, ook andere adviezen van het Reizigersoverleg Brabant af overeenkomstig het bepaalde in eis 13.2.3.

Wij verwelkomen de toevoeging van dit artikel, waarin de concessiehouder ook andere adviezen van Reizigersoverleg Brabant moet afhandelen volgens de richtlijnen in eis 13.2.3. Deze uitbreiding versterkt onze rol en draagt bij aan een constructieve samenwerking. We zien dit als een positieve ontwikkeling voor de belangen van de reizigers.

B1 Routes en Routevarianten

De duidelijkheid van de figuren 1.1 tot en met 1.11 is onvoldoende. Wij adviseren het toevoegen van tekstvakken met plaatsnamen aan de afbeeldingen om dit te verbeteren.



B2 Haltes

Tabel 2. Verplichte Haltes Bravodirectlijnen
Haltenaam
Drunen, Stationsstraat
Heesch, Stationsplein
's-Hertogenbosch, Vlijmenseweg
Kaatsheuvel, Efteling
Loon op Zand, Busstation
Nistelrode, Noorderbaan
Schijndel, Steeg
Sint-Michielsgestel, Gestelsepoort
Sint-Oedenrode, Afrit/Oprit A50
Sint-Oedenrode, Hertog Hendrikstraat
Uden, Ziekenhuis
Veghel, Busstation
Vlijmen, De la Courtstraat
Waalwijk, Eikendonklaan
Waalwijk, Noorderallee
In Tabel 2 van de Verplichte Haltes voor Bravodirectlijnen adviseren wij om de volgende haltes toe te voegen: Son en Breugel, Raadhuisplein en Eindhoven, Tempellaan.

Tabel 5: Verplichte Haltes Spitslijnen

Haltenaam
De Brand, Het Sterrenbeeld
Gilze, Lange Wagenstraat
Haps, Gemeentehuis
Lage Mierde, Dorpsplein
Middelbeers, Hertog Janstraat
Mill, Fitland
Moergestel, Raadhuisstraat
Odiliapeel, Kerk
Oisterwijk, Station
Oostelbeers, Andreasstraat
Overloon, Museumlaan
Reusel, Busstation
Sint Hubert, Pastoor Jacobsstraat
In deze tabel staat Reusel, Busstation benoemd. In tabel 1 is de halte al als knooppunt benoemd, waardoor de vermelding in tabel 5 ons inziens overbodig is.

Bijlage 2 Te gedogen vervoer

De Concessiehouder gedooft de in tabel 2 opgenomen concessiegrensoverschrijdende Verbindingen van andere concessiehouders, volgens de lijnvoering zoals opgenomen in de dienstregeling 2024 van de betreffende concessies.

Provincie Gelderland	Arnhem-Nijmegen	Breng	9	Nijmegen – Grave
Provincie Noord-Brabant	Zuidoost-Brabant	Hermes	23	Boxmeer – Helmond
Provincie Limburg	Limburg	Arriva	84	Gennep – Boxmeer
Provincie Limburg	Limburg	Arriva	85	Boxmeer – Siebengewald
Provincie Gelderland	Arnhem-Nijmegen	Breng	99	Nijmegen – Uden
Provincie Noord-Brabant	Zuidoost-Brabant	Hermes	123	Gemert – Boxmeer
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	130	Breda – Gilze AZC
Provincie Gelderland	Achterhoek-Rivierenland	Arriva	165	's-Hertogenbosch – Druten
Provincie Gelderland	Achterhoek-Rivierenland	Arriva	166	's-Hertogenbosch – Well
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	174 38	Raamsdonksveer – Waalwijk – Wijk en Aal
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	181 39	's-Hertogenbosch – Gorinchem
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	223	Almkerk – Waalwijk

Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	227	Hank – Waalwijk
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	230	Rijen – 's Gravenmoer
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	231 ⁴⁰	Rijen – Waalwijk
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	233	Waalwijk – Wijk en Aalburg
Provincie Noord-Brabant	Zuidoost-Brabant	Hermes	322	Eindhoven – Uden
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	371 ⁴¹	Etten-Leur – Breda – Oosterhout – Tilburg
Vervoerregio Kempen	Vervoerregio Kempen	De Lijn	450	Turnhout – Tilburg
Provincie Gelderland	Arnhem-Nijmegen	Breng	568	Wijchen – Escharen
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	628	Hank – 's-Hertogenbosch
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	631 ⁴	Dongen – Rijen

³⁷ De vermelde lijnummers en routes van de te gedogen concessiegrensoverschrijdende Verbindingen zijn (tenzij anders vermeld) gebaseerd op de Dienstregelingen voor het Dienstregeelingjaar 2024 van de aangrenzende concessies. De lijnummers zijn slechts ter indicatie aangegeven

³⁸ Dit betreft de huidige lijnen 134 en 633 die vanaf 6 juli 2025 onder het lijnummer 174 gaan rijden. Deze lijnen komen dan ook (geheel) bij concessie West-Brabant.

³⁹ Dit betreft de huidige lijnen 121 en 621 die vanaf 6 juli 2025 onder het lijnummer 181 gaan rijden. Deze lijnen komen dan ook (geheel) bij concessie West-Brabant.

⁴⁰ Deze buurtbuslijn en buurtbusversterking horen in 2024 bij de concessie Oost-Brabant maar gaat vanaf 6 juli 2025 over naar concessie West-Brabant.

⁴¹ Dit betreft de huidige lijnen 327 en 328 die vanaf 6 juli 2025 onder het lijnummer 371 gaan rijden op het (grensoverschrijdende) traject Oosterhout – Tilburg.

In bijlage 2 pag. 165 ontbreken de volgende verbindingen:

Lijn 451 Turnhout > Goirle Natuurpoort

Lijn 456 Goirle Natuurpoort > Arendonk

Lijn 458 Goirle Natuurpoort > Hoogstraten

In bijlage 2 pag. 165 lopen de voetnoten niet juist.

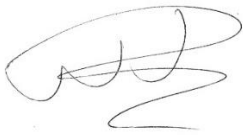
Van lijn 84 van Boxmeer naar Gennep worden een aantal ritten in de winterperiode onder lijnummer 684 gereden. Dat lijnummer moet dus nog toegevoegd worden. De ritten van lijn 84 en lijn 684 zijn ritten die tot nu toe tot de concessie Oost-Brabant behoorden. Zijn er nu met de Provincie Limburg sluitende afspraken gemaakt dat deze lijnen vanaf 2026 tot de concessie Limburg behoren?

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet en hopen spoedig van u te horen.

Wij publiceren ons advies twee weken na het uitbrengen van deze reactie op onze website www.reizigersoverlegbrabant.nl. Als u hier bezwaar tegen heeft, kunt u contact opnemen met de betreffende Adviseur/ Vertegenwoordiger reizigersbelangen OV.

Met vriendelijke groet,

Maruska Lestrade-Brouwer



Voorzitter Reizigersoverleg Brabant