



Raadsvoorstel

Agendapunt commissie:

Gegevens steller:

Naam: D. Eijsbouts
Telefoonnummer: 06-14766104
Emailadres: Douwe.Eijsbouts@Valkenswaard.nl

Gegevens Agendapunt:

Agendapunt:
Zaaknummer: 301073
Datum raadsvergadering: 19 juni 2025
Portefeuillehouder: B. Bots

Onderwerp:

HOV-studie

1. Voorstel:

1. Kennis te nemen van de rapportage HOV-studie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma;
2. Het benodigde krediet van € 60.000,- voor het opwaarderen van de halte Valkenierstraat op te nemen in de Nota Kaders 2026-2029.

2. Inleiding:

In 2012 is het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 vastgesteld. Zoals bekend bij uw raad zijn de nulplusmaatregelen onderdeel van het Gebiedsakkoord. HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) is een van de strategische nulplusmaatregelen uit het Gebiedsakkoord voor de lange termijn. In de prioritering is daarom eerst de aandacht uitgegaan naar andere maatregelen die nodig waren om het centrum een kwaliteitsimpuls te geven en de benodigde wijzigingen door te voeren aan de wegenstructuur om de gewenste verkeerscirculatie te bewerkstelligen.

Sinds enkele jaren wordt er door de provincie en MRE ingezet op de mobiliteitstransitie. Daarbij krijgen voetgangers, fietsers maar ook het OV prioriteit boven automaatregelen. Deze veranderende context gaf aanleiding tot het herijken van het Mobiliteitsplan dat in 2023 door uw raad is vastgesteld. OV is een van de belangrijke pijlers van het mobiliteitsplan. Uw raad heeft bij

vaststelling van het Mobiliteitsplan en bijbehorend uitvoeringsprogramma middelen ter beschikking gesteld om een HOV-studie uit te kunnen voeren.

Nadat het voorlopig ontwerp (VO) Valkenswaardse Poort was vastgesteld was er ruimte om te kunnen starten met de HOV-studie. Concrete aanleiding om te starten was de in 2024 hernieuwde samenwerking op het gebied van Mobiliteit in MRE-verband. Nog meer dan voorheen ligt de focus op maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Tevens is op de achtergrond gelobbyd en kan de HOV Valkenswaard aanspraak maken op gelden uit het Beethovendeal KTM 2 pakket.

In het plan van aanpak zijn twee doelen opgenomen:

1. Inzicht in gewenste routing/haltering
2. Potentiële nieuwe buslijnen voor de lange termijn

Ten aanzien van het eerste geldt dat drie mogelijke varianten zijn onderzocht, te weten:

1. Route Markt
2. Route Europalaan-Zuidelijke Randweg
3. Route Geenhovensedreef-Nieuw Waalreseweg

De studie heeft opgeleverd dat het niet nastrevenswaardig is om te gaan lobbyen voor een andere lijnvoering (route). Op basis van het oordeel van experts is de route via de Geenhovensedreef vrij snel afgefallen, omdat het centrum met deze route onvoldoende wordt bediend. De routes Markt & Zuidelijke Randweg zijn nauwgezet met elkaar vergeleken. Hieruit is gebleken dat de route Europalaan-Zuidelijke Randweg minder reizigerspotentieel heeft dan de huidige route, zelfs wanneer alle voor de route Zuidelijke Randweg benodigde extra haltes gerealiseerd worden. Daarnaast scoren haltes langs de Zuidelijke Randweg laag als het gaat om sociale veiligheid en comfort: het is er niet prettig wachten, zeker niet in de avonduren of bij slecht weer.

Tevens is onderzoek gedaan naar mogelijke nieuwe buslijnen voor de lange termijn. Daarbij is gekeken naar de volgende opties:

- OV Vlaanderen
- Veldhoven
- Eersel-Valkenswaard-Heeze/Maarheeze

Gebleken is dat een buslijn richting Veldhoven potentie heeft. Voor een verbinding richting Vlaanderen is dit lastiger te bepalen. Op basis van verkeersmodellen lijkt er geen potentie te zijn. Belangrijke kanttekening die daarbij geplaatst kan worden, is dat verkeersmodellen vaak 'ophouden' bij de landsgrens. Onlangs heeft er nog overleg plaatsgevonden met de Vlaamse

overheden en de provincies Noord-Brabant en Limburg. Daar is de afspraak gemaakt de mogelijkheden tot het starten van een pilot nader te onderzoeken.

Naar aanleiding van de rapportage is een uitvoeringsprogramma opgesteld met daarin benodigde maatregelen en acties ten behoeve van het verbeteren van het OV (bijlage 2).

3. Beoogd effect:

Het verbeteren van de bereikbaarheid van Valkenswaard en in het bijzonder het OV.

4. Argumenten:

1.1 Studie heeft de gewenste inzichten opgeleverd

In het Mobiliteitsplan 2023 zijn twee varianten opgenomen voor de buslijnen 317/318. De route over de Markt en de route via de Europalaan-Zuidelijke Randweg. Beide routes zijn in het kader van de studie nader onderzocht. Daaruit kwam naar voren dat er voor de route Europalaan-Zuidelijke Randweg 4 extra haltes gerealiseerd moeten worden. Wanneer alle 4 benodigde extra haltes worden gerealiseerd heeft de route Europalaan-Zuidelijke Randweg meer bereik in termen van inwoners en arbeidsplaatsen. De haltes Europalaan/De Vest en Maastrichterweg die in dit scenario zouden worden toegevoegd, zijn echter lastig ruimtelijk in te passen. Hierdoor is het onzeker of ze daadwerkelijk eenvoudig gerealiseerd kunnen worden.

In de vergelijking tussen beide routes zijn alle benodigde haltes voor de route Europalaan-Zuidelijke Randweg meegenomen. Uit de berekening blijkt echter dat zelfs als alle extra benodigde haltes voor route Zuidelijke Randweg gerealiseerd worden een verlies van circa 8% aan reizigers optreedt. Vandaar luidt het advies in de rapportage de route Centrum te handhaven.

Naar aanleiding van bovenstaande conclusies, het kostenplaatje voor de eventueel extra te creëren haltes en het gegeven dat de provincie en vervoerder primair gaan over de routing en haltering wordt geadviseerd de huidige route te handhaven en niet in te zetten op de route Europalaan-Zuidelijke Randweg.

1.2 Rapportage zorgt ervoor dat er gefundeerde gesprekken kunnen worden gevoerd met provincie en vervoerder

Een van de doelen van de studie is ervoor zorgen dat bijvoorbeeld in het geval van een nieuw exploitatieplan of nieuwe concessie de Valkenswaardse belangen op een goede wijze kunnen worden geborgd. De rapportage is door middelen van gangbare methoden en technieken die ook door provincie en vervoerder worden gebruikt. Dit maakt dat gefundeerd gepleit kan worden voor zaken die het OV in Valkenswaard verbeteren. Meest in het oog springend daarbij is de constatering uit de rapportage dat een buslijn tussen Valkenswaard en Veldhoven potentie heeft. Op basis van de uitkomsten van de rapportage is reeds een zienswijze ingediend op het Exploitatieplan 2026 van de vervoerder.

Daarbij is tevens ingezet op langere bussen in de spits, een hogere frequentie en ruimere rijtijden voor buslijnen 317/318.

1.3 Participatietraject onderschrijft conclusies studie

In het kader van de studie is er ook een enquête uitgezet om inwoners en gebruikers van het OV in Valkenswaard te vragen naar hun mening. De enquête is een kleine 1000 keer ingevuld. Uit de opmerkingen die respondenten konden geven in het vrije veld (bus naar Veldhoven, meer capaciteit in de spits, bus over de Markt) blijkt dat de conclusies uit de rapportage worden onderschreven. Het vaakst ingevuld overigens is dat de bus weer door Dommelen moet rijden. Daarvoor geldt dat na realisatie van de kruising Luikerweg-Dommelseweg (Florapark) de bussen op niet marktdagen weer de reguliere routes – en dus door Dommelen – kunnen rijden.

In de overige hoofdstukken van de rapportage is ingegaan op de beantwoording van de vraag 'ik zou vaker met de bus reizen als.....'. Daarbij is ingegaan op de frequenties, haltes en haltevoorzieningen, en de prijs van het OV.

Opvallend is dat het grootste deel van de respondenten aan heeft gegeven de bus te nemen om te winkelen en/of andere vrijetijdsbestedingen. Vermoedelijk gaat het hier om inwoners die met de bus naar Eindhoven gaan (of andersom) voor vrijetijdsbesteding. Het is te verwachten dat meer reizigers hiervoor de bus zullen nemen, aangezien Eindhoven autoparkeren nabij het centrum onaantrekkelijker zal maken in de (nabije) toekomst.

1.4 Met het uitvoeringsprogramma worden maatregelen getroffen die het OV verbeteren

Als het gaat om het verbeteren van het OV kan een gemeente twee typen maatregelen treffen: infrastructurele maatregelen ter bevordering van de doorstroming en/of maatregelen bij de haltes die het comfort voor de reizigers vergroten. In het uitvoeringsprogramma is een aantal maatregelen opgenomen.

1.4.1. Met infrastructurele maatregelen blijft de doorstroming geborgd

Ten aanzien van infrastructurele maatregelen wordt in de eerste plaats geadviseerd bij de kruisingen Eindhovenseweg-Geenhovensedreef en Europalaan-Valkenierstraat de verkeerslichten (VRI's) aan te pakken.

Er is reeds een traject gaande binnen de gemeente om alle VRI's te vervangen door intelligente verkeerslichten (iVRI's). Een intelligente verkeersregelinstallatie (iVRI) optimaliseert verkeersstromen, door te communiceren met voertuigen en smartphones. Doordat een iVRI weet hoe groot de verkeersstroom is, welk type verkeer dat is en welke route het verkeer neemt, kan de verkeersstroom dusdanig geregeld worden dat de wachttijden tot 30% afnemen. Daardoor neemt de bereikbaarheid toe. In het traject iVRI's zal ook het OV op voornoemde kruisingen een prominente rol krijgen in de regeling, waardoor de bussen de

kruisingen vlot kunnen passeren. Daarmee wordt de aanbeveling uit de rapportage overgenomen en gerealiseerd.

Ten aanzien van VRI's ligt er eveneens nog een uitdaging om de kruising Europalaan-Leenderweg te optimaliseren. Voor deze kruising zijn wel reeds OV-maatregelen getroffen maar uit gesprekken met de vervoerder in het kader van de studie is gebleken dat deze niet altijd naar behoren functioneren.

Verder geldt voor de lange termijn dat het mogelijk wenselijk is de rechtsafstroken op de kruisingen Europalaan-Valkenierstraat te verlengen mocht de doorstroming in het geding zijn. Bussen kunnen in dat geval middels een apart verkeerslicht de rechtsafstrook gebruiken om rechtdoor te kunnen rijden. Momenteel is er echter nog geen sprake van doorstromingsproblematiek en de verwachting is dat met iVRI's de doorstroming geborgd is. Het is wel zaak dit te blijven monitoren. Mogelijk is het in de toekomst wel noodzakelijk extra maatregelen te treffen.

1.4.2 Haltevoorzieningen vergroten het comfort voor de reiziger

Om het OV in Valkenswaard hoogwaardig te maken, is het nodig de haltes en bijbehorende haltevoorzieningen op te waarderen. Volgens de rapportage en conform de resultaten van de enquête is het wenselijk in te zetten op de volgende maatregelen bij bushaltes van buslijnen 317/318:

- Meer en betere fietsparkeerplekken
- Digitale informatieschermen
- Grotereabri's

Met bovenstaande maatregelen kunnen de haltes worden opgewaardeerd naar HOV-niveau zoals deze nu ook reeds in Eindhoven te vinden zijn. Een afbeelding van een dergelijke halte is te vinden in de rapportage. Met dergelijke maatregelen wordt het comfort voor de reiziger vergroot wat bijdraagt aan een prettige reiservaring. Wanneer de reiservaring prettiger is, wordt de kans groter dat meer reizigers de bus gaan nemen.

In de eerste plaats wordt geadviseerd om de haltes Eindhovenseweg/Meerendreef en Valkenierstraat aan te pakken. Richting de toekomst is het wenselijk om te monitoren welke overige haltes eventueel in aanmerking komen voor opwaardering.

1.4.3 Gezien de beoogde toekomstige ontwikkelingen is het wenselijk in te zetten op een busverbinding richting Vlaanderen en een verbinding met regionale hubs Maarheeze en Eersel

In de rapportage is nu opgenomen dat OV richting bovengenoemde plekken niet zonder meer kansrijk zijn op basis van de huidige reisbewegingen. In de rapportage is echter geen rekening gehouden met de effecten van de schaa sprong en de daarmee gepaard gaande groei van het aantal reisbewegingen in onze regio.

Specifiek voor OV richting Vlaanderen geldt dat het lastig de potentie te berekenen. Onlangs heeft er nog overleg plaatsgevonden met de Vlaamse overheden en de provincies Noord-Brabant en Limburg. Daar is de afspraak gemaakt de mogelijkheden tot het starten van een pilot nader te onderzoeken.

Voor een verbinding met de hubs Maarheeze en Eersel geldt dat de potentie ervan een sterke relatie kent met de ontwikkeling van deze hubs en bijbehorende woningbouwaantallen.

Al met al daarom nu niet enkel ingezet op OV richting Veldhoven, maar is het wenselijk dit mee te nemen.

3.1 Definitieve oplossing voor de halte Valkenierstraat nodig

Eind 2024 zijn er vanuit diverse kanten signalen binnengekomen over de fietsparkeerproblematiek op de halte Valkenierstraat. Als gevolg van wegwerkzaamheden rijden de bussen momenteel andere routes. Daardoor kiezen meer reizigers dan voorheen ervoor te fietsen richting de halte Valkenierstraat. Desalniettemin is de verwachting dat ook wanneer de bussen weer de normale route kunnen rijden de halte druk blijft.

Naar aanleiding van de diverse meldingen zijn begin 2025 extra fietsnietjes geplaatst bij de halte Valkenierstraat. Tevens zijn diverse gesprekken gevoerd met Brainport Bereikbaar om oplossingsmogelijkheden te onderzoeken. De ervaring heeft inmiddels geleerd dat ondanks de extra stallingsmogelijkheden er nog steeds een opgave ligt. Gezamenlijk met Brainport Bereikbaar is geconstateerd dat het wenselijk is om voor de halte Valkenierstraat te zoeken naar een definitieve oplossing voor de lange termijn. Naar aanleiding van die constatering heeft Brainport Bereikbaar een bureau dat gespecialiseerd is in fietsparkeren opdracht gegeven een schetsontwerp te maken. Daaruit blijkt dat met optimalisatie er genoeg ruimte is om meer en betere stallingsmogelijkheden te bieden.

Het college heeft reeds besloten om het ontwerptraject te starten. Daarmee kan op basis van het schetsontwerp een of enkele ontwerpateliers gehouden worden met reizigers en bewoners om tot een ontwerp met een definitieve oplossing voor de halte Valkenierstraat te komen. Uw raad wordt gevraagd het benodigde krediet van € 60.000,- op te nemen in de Nota Kaders 2026-2029 zodat in 2026 over kan worden gegaan tot realisatie. Met het opwaarderen van de halte Valkenierstraat wordt een concrete invulling gegeven aan het verbeteren van het OV in Valkenswaard. Daarnaast kunnen de opgedane ervaringen en uitstraling van de halte worden meegenomen bij overige op te waarderen haltes.

5. Kanttekeningen:

1.1 Provincie blijft bevoegd gezag

Het bevoegd gezag op het gebied van OV ligt bij de provincie. Daardoor is het niet zeker de aanbevelingen uit de rapportage allemaal worden overgenomen. De MRE heeft zich echter wel gecommitteerd aan de mobiliteitstransitie. Zodoende is te verwachten dat er de komende jaren stappen worden gezet en er middelen (in de vorm van subsidiegelden) beschikbaar zijn om maatregelen uit te kunnen voeren. Wanneer Valkenswaard stappen zet, wordt het aannemelijker dat de provincie genegen is maatregelen te treffen. Zeker gezien het gegeven dat in het geval van buslijnen 317/318 ook in Aalst de nodige maatregelen zijn getroffen te bevordering van het OV. Anderzijds geldt dat zoals eerder aangegeven er nu een rapportage ligt op basis van bewezen methoden en technieken die ook door de provincie zelf worden gebruikt.

In het geval van een mogelijke buslijn richting Veldhoven is het eveneens zaak om gezamenlijk met de betreffende gemeenten (Waalre & Veldhoven) hiervoor te lobbyen. Zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau zijn hierover reeds de eerste gesprekken gevoerd. Bij de nieuwe concessieverlening in 2029 dient een propositie te komen namens de drie gemeenten.

1.2 Geen oplossing voor de Schaapsloop

In het kader van de studie is de bereikbaarheid van de Schaapsloop onderzocht en is er een overleg geweest met o.a. een vertegenwoordiging van de ondernemers op de Schaapsloop. Er is een vergelijking gemaakt met het bedrijventerrein Eindhoven Acht waar wel OV beschikbaar is. Uit de gegevens blijkt echter dat bedrijventerreinen (ondanks het grote aantal arbeidsplaatsen) doorgaans weinig OV-reizigers opleveren. Doordat de route Europaan-Zuidelijke Randweg geen verbetering blijkt ten opzichte van de huidige route en wordt voorgesteld hier niet op in te zetten, blijft de bereikbaarheid van de Schaapsloop met het OV daarmee een aandachtspunt. Er is gezocht naar oplossingen. Eventueel zou dat kunnen in de vorm van een spitsbus. In de rapportage zijn twee varianten opgenomen. Door de hoge structurele lasten en het gegeven dat het niet aannemelijk is gebleken dat de ondernemers en/of provincie een bijdrage zullen leveren, wordt niet ingezet op een spitsbus.

Per maart 2026 wordt door provincie en vervoerder een nieuwe start gemaakt met Bravoflex. Met Bravoflex boek je vooraf een rit die je brengt van een halte bij jou in de buurt naar een OV-overstaphalte of vice versa. Dit is een grotere bushalte of treinstation, waar je verder reist met lijnbus, buurtbus of trein. Met Bravoflex zouden reizigers mogelijk vanaf de halte Valkenierstraat kunnen worden vervoerd richting de Schaapsloop en vice versa. Anderzijds kan mogelijk met deelfietsen bij de halte Valkenierstraat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein worden vergroot. In de loop van dit jaar gaat de provincie met

de gemeente in gesprek over nieuwe flexhaltes op plekken die nu nog onvoldoende met het OV bereikbaar zijn.

1.3 Rapportage pleit ook op marktdagen voor route over de Markt

In de rapportage wordt ingegaan op het gegeven dat de bussen op donderdagen vanwege de weekmarkt een andere route rijden. Vanuit mobiliteit geredeneerd is het wenselijk dat de bus altijd dezelfde route rijdt omdat de reistijd langer wordt, de loop/fietsafstanden richting haltes langer worden en de kans groter is dat reizigers hun overstap missen als gevolg van de langere reistijd. Wanneer permanent gebruik wordt gemaakt van de halte Markt zou dat als bijkomend voordeel hebben dat de halte Florapark kan komen te vervallen waardoor er daar kans komt de ruimtelijke kwaliteit te verhogen doordat er meer ruimte is voor groen.

In de rapportage is echter enkel geredeneerd vanuit mobiliteit. Er is dus geen rekening gehouden met contractuele afspraken met de weekmarkt en het gegeven dat de weekmarkt een economische impuls geeft aan Valkenswaard. Daarom wordt nu niet voorgesteld de route van de bus op donderdagen te herstellen. Wel wordt geadviseerd de bus mee te nemen in de overwegingen op het moment dat er nieuwe afspraken worden gemaakt over de weekmarkt in de toekomst.

1.4 OV voor minima niet kansrijk in het licht van de financiële onzekerheid bij gemeenten

De prijs van het OV is belangrijk voor de reiziger in de overwegingen om wel of niet te kiezen voor het OV. Gemeenten kunnen daar echter niets aan doen. De prijzen voor het OV komen tot stand via de concessieverlening. Wat gemeenten wél kunnen doen is gratis OV aanbieden voor inwoners op het sociaal minimum. In het kader van de studie is dit als kans meegenomen. Zoals te lezen is in de rapportage zijn de ervaringen elders in het land waar er gratis OV is voor minima positief. Naar aanleiding daarvan is navraag gedaan bij Werk en Inkomen. In Valkenswaard – zoals bij uw raad bekend – komen inwoners tot 130% van het sociaal minimum in aanmerking voor minimaregelingen. Gebaseerd op het aantal inwoners dat in aanmerking komt voor minimaregelingen en daarmee voor gratis OV, worden de kosten geraamd op ongeveer € 150.000,-. Echter maakt niet iedereen die recht heeft op minimaregelingen daar gebruik van. Wanneer dat als uitgangspunt wordt genomen worden de kosten geraamd op ongeveer € 75.000,-.

In het licht van de financiële onzekerheid bij gemeenten wordt op dit moment afgeraden te starten met een regeling die leidt tot een substantiële verhoging van de structurele lasten. Het is wel wenselijk om, als de financiële vooruitzichten voor gemeenten verbeteren, gratis OV voor minima in overweging te nemen.

1.5 Niet waarschijnlijk dat infrastructurele maatregelen zoals geadviseerd worden uitgevoerd

Zoals in de rapportage beschreven staat, kan het zo zijn dat enkele infrastructurele maatregelen worden genomen voor de kruisingen Eindhovenseweg-Geenhovensedreef en Europalaan-Valkenierstraat op het moment dat er sprake is van doorstromingsproblematiek. Voor beide kruisingen geldt dat deze relatief recent nog geheel zijn geconstrueerd. Dat betekent dat er naar verwachting de komende 20 jaar geen onderhoud nodig is en dus geen werkzaamheden gepland staan. Daardoor is het nu niet passend deze maatregelen te realiseren. Tevens is de verwachting dat voor de nabije toekomst de benodigde winst kan worden behaald door iVRI's te plaatsen. Mocht het in de toekomst toch zo zijn dat er maatregelen genomen dienen te worden voor een van deze kruisingen (of beide) dan moet op dat moment een afweging worden gemaakt.

1.6 Geen volledig vrijliggende busbaan tussen Valkenswaard en Aalst

Recent zijn de werkzaamheden in Aalst aan de Eindhovenseweg/Valkenswaardseweg/Oude N69 afgerond. Daarbij heeft men ook maatregelen genomen ten behoeve van het OV. Een van de meest in het oog springende maatregelen is de vrijliggende busbaan tussen Aalst en Valkenswaard. Ten tijde van het tekenen van het Gebiedsakkoord is een dergelijke maatregel ook het uitgangspunt geweest voor Valkenswaard. Ook later is het idee geweest de busbaan door te trekken tot in Valkenswaard. Uit de studie is echter gebleken dat het nu niet nodig is een dergelijke kostbare maatregel te treffen omdat de doorstroming voldoende is. Mocht er in de toekomst doorstromingsproblematiek ontstaan, dan is het wel wenselijk een vrijliggende busbaan te realiseren.

6. Financiën:

Voor het opwaarderen van de halte is in de rapportage een eerste grofstoffelijke raming opgenomen. Op basis daarvan wordt uw raad gevraagd een bedrag van € 60.000,- op te nemen in de Nota Kaders 2026-2029 zodat uw raad een gedegen integrale afweging kan maken. De invloed op de bandbreedte is € 4.000,- in totaal. Dit wordt verwerkt in de Nota Kaders.

Het is daarbij overigens goed te vermelden dat voor de haltemaatregelen zeer waarschijnlijk aanspraak kan worden gemaakt op subsidiegelden. Bij positieve besluitvorming kan realisatie plaatsvinden in 2026.

Voor de overige maatregelen worden nu geen middelen gevraagd.

7. Vervolg:

Bij positieve besluitvorming wordt na de zomervakantie gestart met het participatietraject voor de halte Valkenierstraat en kunnen de maatregelen in 2026 worden uitgevoerd.

Planning van de plaatsing van de iVRI's is afhankelijk van de levertijden.

Voor de rest van de rapportage geldt dat het de basis wordt voor de Valkenswaardse inbreng op het gebied van OV in overleggen met de MRE, provincie en vervoerder. Voor de lange termijn wordt bij verlening van de nieuwe concessie in 2029 ingezet op een buslijn richting Veldhoven.

8. Participatie:

Welke trede op de participatieladder is gekozen?

Raadplegen/Meedenken

Welke participatiemethode(n) is gekozen?

Enquête, Klankbordgroep, Themabijeenkomst

Welke doelgroepen en stakeholders zijn betrokken?

Bewoners, reizigers, provincie, vervoerder, buurtbus, buurgemeenten, Fietzersbond, Platform Gehandicapten, VICV, KHN Valkenswaard, Centrummanagement

9. Communicatie

Bij positieve besluitvorming vindt communicatie plaats via de reguliere kanalen, een persbericht en de gemeentelijke website. Eventuele verdere communicatie wordt later bepaald.

10. Bijlage

1. Rapportage HOV Valkenswaard
2. Uitvoeringsprogramma HOV-studie