



Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Vervoersautoriteit
Postbus 66
2501 CB DEN HAAG

Uw brief van: 16 november 2016
Uw kenmerk: 28506
Bijlage(n):

Ons kenmerk: 1161803
Contact: R.P. Groenewegen
Doorkiesnummer: +31180451225
E-mailadres: r.groenewegen@bar-organisatie.nl
Datum:

Betreft: zienswijze PvE busconcessies

Geachte leden van de Bestuurscommissie,

U heeft ons op 16 november 2016 het ontwerp Programma van Eisen voor de nieuwe busconcessies toegezonden. Hierbij geven wij u onze zienswijze op dit ontwerp PvE.

De bus is dé drager van het Ridderkerkse OV-systeem. De bus voorziet goed in de verplaatsingsbehoefte van de Ridderkerkse reiziger, en wij leveren daarom graag onze bijdrage aan verdere versterking van het busvervoer.

1. Doorlopen proces

Het PvE is een ingewikkeld onderwerp, waarbij een grote verandering aan de orde is en de belangen groot zijn. Daarnaast betreft het een politieke keuze: een verdelingsvraagstuk over schaars OV-aanbod tussen wijken, gemeenten, doelgroepen, tijdstippen.

Besluitvorming over het PvE vereist dus een proces waarin het (informele) bestuurlijke debat over de keuzes waar we voor staan goed wordt gefaciliteerd. Wij waarderen de mogelijkheid die de MRDH heeft geboden in de inventariserende fase, vóór de zomer. Wij betreuren echter dat de MRDH dit debat als gevolg van tijdsdruk op aanbestedingstermijnen niet meer voldoende heeft kunnen faciliteren op het moment dat de keuzes feitelijk werden gemaakt. Hierdoor is de mogelijkheid om o.b.v. de zienswijze invloed uit te oefenen op een desgewenst structureel andere koers of opzet van het PvE niet meer mogelijk – ‘we moeten door’.

2. Koers op hoofdlijnen en maatwerk

De koers van het PvE kan – ook ten opzichte van de huidige concessie – worden samengevat als ‘focus op hoogwaardige, intensief gebruikte lijnen naar belangrijke knooppunten en centra’, dus op R-net en verbindend busnet. In principe begrijpen en ondersteunen wij deze beleidskeuze. Hiermee wordt immers met schaarse middelen zoveel mogelijk vervoer aangeboden aan zoveel mogelijk reizigers, en levert het OV een maximale bijdrage aan het functioneren van de regio.



Aanvullend op de hoogwaardige lijnen onderscheidt het PvE 'maatwerk'. Maatwerk kan worden omschreven als OV-aanbod dat een reisbehoefte bedient waarvoor 'klassiek' busvervoer wellicht niet het meest efficiënt is, en waarvoor wellicht moet worden gezocht naar integratie met gemeentelijk doelgroepenvervoer. Onze twee belangrijkste nuancerings bij het PvE betreffen het maatwerk: wij vragen om meer synergie en om meer balans tussen de verschillende niveaus in het vervoerssysteem.

Het PvE brengt een tegenstelling aan tussen 'doelmatig' busvervoer en maatwerk, die in onze ogen geen recht doet aan de behoefte van de reiziger en aan de kansen voor synergie. De verschillende niveaus in het vervoersaanbod versterken elkaar; vergroten van de scheiding tussen de deelsystemen is ongunstig voor alle systemen. Ter illustratie: ook in het doelgroepenvervoer zijn veel verplaatsingen gericht op de grote centra en knooppunten zoals in ons geval Zuidplein en Lombardijen, incl. de daar aanwezige zorg- en winkelclusters. Stimuleren van het OV-gebruik pakt (financieel) voordelig uit voor zowel OV als gemeentelijk doelgroepenvervoer. De belemmering om het OV te gebruiken zit vaak in toegankelijkheid van zowel het OV als de 'last mile'.

Ten tweede vinden wij een focus op alléén de hoogwaardige lijnen, c.q. op het zo kostenefficiënt mogelijk vervoeren van zoveel mogelijk reizigers, te eenzijdig. Wij vinden het kunnen beschikken over vervoer een belangrijke doelstelling van het OV (OV als nutsvoorziening), en dat het bieden van deze beschikbaarheid bij uitstek een overheidstaak is, die bovendien aansluit bij de doelstelling 'kansen voor mensen' uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Wij gaan in Ridderkerk bijvoorbeeld in 2017 van start met het bieden van gratis OV voor 65+'ers met een minimuminkomen. Er moet een balans zijn tussen de hoogwaardige lijnen en een basisniveau aan OV-bediening. Wij stellen voor dat de MRDH een bepaald deel van het exploitatiebudget reserveert voor het bieden van deze basisvoorziening. De basisvoorziening kan een ander karakter hebben dan 'klassiek' OV. We kunnen er in de MRDH voor kiezen om deze voorziening in de busconcessie onder te brengen, of juist in de vorm van een aparte opdracht c.q. concessie.

3. De reiziger op 1, ambitie en aansturing van de vervoerder

In onze visie moet OV maximaal aansluiten bij de behoefte van de reizigers. De reiziger – in al zijn diversiteit – staat op 1. De vervoerder is dienstbaar aan het zo goed mogelijk bedienen van de reiziger. Het PvE heeft logischerwijs het karakter van een contractdocument tussen MRDH en vervoerder. MRDH koopt een overeen te komen hoeveelheid vervoer in, waarbij de vervoerder zoveel mogelijk ontwikkelvrijheid krijgt, maar wel aan een aantal minimum eisen moet voldoen. Wij begrijpen deze benadering, maar krijgen op basis van dit PvE nog niet het gevoel dat hiermee het belang van de reiziger ook maximaal is gediend; een bijbehorende onderbouwing ontbreekt. Ter illustratie: de in § 1.3.1 en 1.3.2 genoemde uitgangspunten benoemen expliciet de reiziger en de vraag, maar gaan vervolgens grotendeels in op het vervoersaanbod en de bedrijfsvoering. In het vervolg van deze paragraaf een aantal andere illustraties van deze zorg.

Hoe zorgen we dat de bus een aantrekkelijk vervoermiddel is waar reizigers bijvoorbeeld de auto voor laten staan? Kwaliteitseisen hebben in dit PvE logischerwijs het karakter van 'harde' ondergrenzen: klantwaardering, uitvoeringskwaliteit, lijntypen, etc.. We zien in het busvervoer een beweging naar steeds meer efficiëntie, maar zijn we ook voldoende ambitieus t.a.v. de bijdrage die het busvervoer kan bieden aan het vestigingsklimaat van de regio? Wij denken dat er – ook in Ridderkerk – nog véél potentie is om de aantrekkelijkheid van het busvervoer te versterken, en zouden ook graag zien dat de vervoerder wordt geprikkeld om ambitieus te zijn.

Terecht wordt als uitgangspunt benoemd dat de reiziger zo min mogelijk grenzen mag ervaren. Vervolgens signaleren wij juist 'afbakenen' als terugkerend thema in het PvE, bijvoorbeeld afbakenen tussen de concessiegebieden ('te gedogen lijnen') maar ook tussen de – veronderstelde – niveaus in het vervoerssysteem. Zie ook onze eerdere opmerkingen over maatwerk. Grensoverschrijdende



Betreft:

Pagina 3 van 5

verbeteringen komen in de praktijk niet vanzelf tot stand, en vergen inzet van de betrokken vervoersautoriteiten. Kunnen we er inderdaad op vertrouwen dat de vervoerder de samenwerking zoekt met een vervoerder in een naburig concessiegebied, of zijn aanvullende eisen hiervoor meer op hun plaats?

Het onderscheiden van 3 niveaus in het vervoerssysteem, en de daarbij benoemde lijnen kunnen zorgen voor een herkenbaar vervoerssysteem. Wij benadrukken hierbij dat de corridor Rotterdam – Ridderkerk – Drechtsteden is benoemd als HOV-corridor (dus R-net) in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Anderzijds vinden wij dat er ruimte moet zijn voor flexibiliteit: niveaus moeten niet dogmatisch worden toegepast, en er moet zo goed mogelijk worden aangesloten bij het daadwerkelijke deur-tot-deur verplaatsingspatroon van de reiziger. Iedere wijk of gemeente is immers anders, kent andere verplaatsingspatronen en andere geografische structuren. Ridderkerk heeft bijvoorbeeld een aantal verspreid gelegen wijken en kernen, en een aantal belangrijke bestemmingen c.q. overstappunten op korte afstand.

De tabellen van verplichte R-net- en verbindende buslijnen hebben in onze ogen een willekeurig karakter: soms worden dorpen en kernen individueel genoemd, soms gemeenten als geheel, soms individuele wijken; onafhankelijk van grootte of ligging. Wij spreken de verwachting uit dat onze wijken en dorpskernen West, Centrum, Oost, Drievliet, 't Zand, Bolnes, Slikkeveer, Rijsoord en Oostendam zo goed mogelijk bereikbaar blijven, evenals onze bedrijventerreinen.

In hoeverre is aangetoond en geborgd dat met dit PvE geen belangentegenstelling ontstaat tussen vervoerder en reiziger, en dat ongewenste prikkels ontstaan? Bijvoorbeeld een prikkel voor de vervoerder om de snelheid van lijnen zoveel mogelijk te optimaliseren, en daarmee minder haltes te bedienen.

4. Lange termijn partnerschap

Wij realiseren ons dat we nu de randvoorwaarden meegeven voor een zeer lange periode. De ontwikkelingen in de vervoerswereld, en de ontwikkelvrijheid die we de vervoerder met dit PvE bieden, leiden ertoe dat we niet precies weten hoe het OV-aanbod zich binnen de concessieperiode zal ontwikkelen. Dit onderstreept het nut van een regelmatig te actualiseren Kadernota OV, die de mogelijkheid biedt om gedurende de concessie de uitgangspunten te actualiseren. Wij vinden het een goed uitgangspunt om de vervoerder vooraf via het PvE te committeren aan toekomstige kadernota's.

Daarnaast zouden wij graag op meer reguliere basis met u en met de vervoerder actief en als gelijkwaardige partners in gesprek zijn, en monitoren in hoeverre het aanbod zich in de gewenste richting ontwikkelt. In deze dialoog willen wij als gemeente ook zelf een actieve rol pakken; wij zijn ons bewust van onze mogelijke bijdrage aan een aantrekkelijk OV-aanbod en aan het stimuleren van het gebruik van het OV. Anderzijds vinden wij dat van de MRDH en – zeker bij inbesteden – van de vervoerder een zekere openheid en proactiviteit verwacht mag worden in deze dialoog, zodat wij niet met voldongen feiten worden geconfronteerd. Bovendien vragen wij begrip voor de gemeentelijke belangen; wij willen het gebruik van het OV stimuleren, maar zoeken hierbij naar evenwicht met bijvoorbeeld de positie van de fietser en de leefbaarheid in de wijken.

Ook voor tijdelijke situaties rond bijvoorbeeld wegwerkzaamheden (§ 4.2 van het PvE) spreken wij de wens uit elkaar als wegbeheerder en vervoerder proactief te informeren en constructief met elkaar over oplossingen mee te denken.

De financiële onderbouwing is voor ons een groot hiaat bij dit PvE. Er zijn diverse onderwerpen die mogelijk financiële gevolgen hebben voor ons als gemeente of voor onze inwoners, bijvoorbeeld tarieven, integratie met het doelgroepenvervoer, halte- en laadinfrastructuur.

5. Lijn 601

In bovenstaande paragraaf 'koers op hoofdlijnen' hebben wij reeds aangegeven waarde te hechten aan de beschikbaarheid van OV als basisvoorziening. De precieze vorm van deze voorziening zou moeten worden uitgewerkt, en kan een andere vorm en intensiteit hebben dan klassiek OV. Wij zijn echter van mening dat een 'belbus'-achtig concept op gespannen voet staat met (letterlijk en figuurlijk) laagdrempelige beschikbaarheid, en zal leiden tot een sterke afname van het gebruik. In onze visie heeft een basis systeem dus wel degelijk een vaste lijnvoering en dienstregeling.

Wij koesteren buslijn 601 die sinds enkele jaren in Ridderkerk rijdt. Deze lijn verbindt een aantal wijken en functies waar overige buslijnen niet in voorzien. De lijn is een coproductie van vrijwilligers, een lokaal vervoersbedrijf, RET, MRDH en gemeente. De lijn is in onze visie een goed voorbeeld van hoe 'maatwerk' er uit zou kunnen zien: integratie tussen regulier OV en doelgroepenvervoer, en is zowel bruikbaar met WMO-taxipas als met OV-chipkaart.

Vanuit dit perspectief zouden we graag zien dat lijn 601 door de MRDH en de RET meer zou worden omarmd. Indien hiervoor aanpassingen aan de huidige lijn nodig zijn gaan we hierover graag met u in gesprek.

6. Bedrijventerreinen

Belangrijke economische kerngebieden zijn niet alleen de stadscentra en campussen. Juist ook de haven en grootschalige extensieve terreinen (Greenportlogistiek) zijn bronnen van innovatie en werkgelegenheid. Hierbij is dus zowel de UAB-doelstelling 'concurrerende economie' als 'kansen voor mensen' relevant, evenals de verbinding tussen de VA- en EV-kolom van de MRDH. Mogelijk zijn er betere manieren dan klassiek openbaar vervoer om in de bereikbaarheid van deze gebieden te voorzien, zoals carpool-, leenfiets- of pendelbussystemen. Wij verwachten van de MRDH in elk geval een actieve rol in het zorgen voor deze bereikbaarheid, om te voorkomen dat deze gebieden tussen wal en schip vallen. In onze gemeente betreft het de terreinen Donkersloot, Verenambacht, Cornelisland en Nieuw-Reijerwaard.

7. Schone voertuigen en brandstoffen

Wij zijn verheugd dat de MRDH zich heeft gecommitteerd aan het bestuursakkoord 'zero emissie regionaal busvervoer'. Dit sluit aan bij onze gemeentelijke ambitie zoals verwoord in onze Mobiliteitsagenda, en wij werken daarom graag hieraan mee. Wij doen hierbij nog de suggestie om de vervoerder te stimuleren om juist de schone bussen het meest in te zetten.

8. Tot slot

Samengevat kunnen wij ons in principe vinden in de koers om te focussen op de 'hoogwaardige' lijnen. Wij zouden daaraan nog een aantal nuanceringen willen toevoegen:

- Graag meer synergie en balans tussen 'hoogwaardige' lijnen en maatwerk.
- Graag bieden van een basisniveau van OV-bediening, naast focus op hoogwaardige lijnen.
- Meer ambitie in het versterken van het busnetwerk en het goed aansturen van de vervoerder.
- Lange termijn partnerschap tussen MRDH, vervoerder en gemeente.



Betreft:

Pagina 5 van 5

Ter afsluiting uiten wij onze zorg over het teruglopen van de BDU-budgetten vanuit het Rijk de afgelopen jaren. De MRDH is hier alert op en voert een actieve lobby bij het Rijk. Wij waarderen deze inzet en verwachten dat MRDH deze continueert.

Hoogachtend,

De gemeenteraad van Ridderkerk,
de griffier,

de voorzitter,

mr. J.G. van Straalen

mw. A. Attema