

“Naar een toekomstvast openbaar vervoer” Reactie op discussienotitie



Beheer en Uitvoering

Datum: 14 maart 2012

Ambtelijke reactie gemeente Ridderkerk op de discussienotitie “naar een toekomstvast openbaar vervoer”.

Reactie per dossier:

Dossier 1: “keuzeruimte bij besparingen en bij investeringsmogelijkheden”;
Wij steunen de visie om mogelijkheden te scheppen voor (extra) investeringen, daar waar ruimte ontstaat door verantwoorde extra besparingen op de exploitatie. Indien verantwoorde besparingen mogelijk zijn, bieden deze ruimte voor kwaliteitsimpulsen.

Dossier 3: “inzet gemeenten c.a.”;

- a. Doorstroming OV:
Ridderkerk participeert actief in het betreffende onderzoek. Daarmee wordt bijgedragen aan de gezamenlijke inspanning om, ondanks de forse bezuinigingsopdracht, te komen tot een kwalitatief zo hoogwaardig mogelijk busnet waarbij de vlotte doorstroming van de lijnbussen voorop staat..
- b. Toegankelijkheid haltes:
Ridderkerk heeft sinds 2010 hiervoor een programma in uitvoering. Zoals de meest recente afspraken zijn moet Ridderkerk uiterlijk 1 januari 2015 ca. 42% van haar 75 bushaltes hebben aangepast voor mensen met een beperking. Concreet betekent dit de aanpassing van 32 haltes. Op dit moment zijn 27 haltes aangepast. Medio 2013 zal Ridderkerk in totaal 33 haltes hebben aangepast. Het is om budgettaire redenen niet mogelijk om op dit moment meer aanpassingen uit te voeren. Uiteraard zullen in de toekomst, zodra groot onderhoud bij een nog niet aangepaste halte wordt uitgevoerd, de resterende haltes ook toegankelijk worden gemaakt. U moet er rekening mee houden dat die aanpassingen doorlopen tot ver na 2015.
- c. Fietsvoorzieningen bij ov-haltes; in 2011 heeft Ridderkerk geïnvesteerd in hoogwaardige fietsparkeerbeugels bij bushaltes. We stellen vast dat, zeker op voor reizigers aantrekkelijke bushaltelocaties, het gebruik goed is en gestaag toeneemt. In 2012 zullen bij diverse “strategische” haltelocaties nog extra fietsparkeerbeugels worden geplaatst. In overleg met het Waterschap zullen in 2012 ook de bushaltes langs de Rotterdamseweg van (extra) fietsparkeerbeugels worden voorzien.

Dossier 4: sociale veiligheid c.a.;

Wij stellen met u vast dat de Stadsregio Rotterdam, zeker in vergelijking met andere regio's, een fors bedrag besteedt aan sociale veiligheid in het OV. Zoals het rapport van de rekenkamer aangeeft zijn bezuinigingen noodzakelijk. Dit scheidt ruimte voor investeringen op andere dossiers. Ons standpunt is dat veiligheid in het openbaar vervoer een doel is om naar te streven, en een belangrijk middel om de reiziger in het openbaar te krijgen en te houden.

Onszinziens moet het accent vooral liggen op maatwerk en differentiatie, en dus niet op een generieke aanpak. De praktijk wijst uit dat wezenlijke problemen zich vaak voordoen op een relatief beperkt aantal lijnen. Het nemen van (extra) maatregelen op die lijnen is dan een logische keuze. Wij achten daarnaast wel een basisniveau van controle en handhaving op het gehele OV-net nodig.

Dossier 5: maatwerkvervoer / buslijnnennet c.a.;

Zoals bij dossier 1 al is aangegeven steunen wij de visie om mogelijkheden te scheppen voor (extra) investeringen door extra besparingen op de exploitatie. Indien verantwoorde besparingen mogelijk zijn, bieden deze ruimte voor kwaliteitsimpulsen. Dat geldt zeker voor dit dossier.

maatwerkvervoer

Zoals in de discussienotitie staat aangegeven kan maatwerkvervoer onder randvoorwaarden in de plaats treden van het regulier busvervoer. Wij steunen die visie van harte. Wij zijn van mening dat maatwerkvervoer in de plaats van -momenteel slecht renderende- bestaande busverbindingen een economisch interessante oplossing kan zijn. Daarmee kan het effect van “witte vlekken” in het OV-systeem op een minimaal niveau worden gebracht en gehouden.

Voorwaarde voor een duurzame invulling van maatwerkvervoer is het onderbrengen van de exploitatie van het maatwerk-materieel bij de vervoerder. Het lijkt ook logisch om ook het personeel daar onder te brengen.

Echter, dit zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot te hoge kosten en dus de haalbaarheid van het maatwerkvervoer in de weg staan. Een alternatief waarmee de gemeente Ridderkerk al vele jaren (met succes) ervaring heeft is de inzet van vrijwilligers. In de praktijk in Ridderkerk blijkt deze inzet niet alleen goedkoop maar vooral ook betrouwbaar.

Naast het economisch aspect achten wij bij duurzaam maatwerkvervoer ook het sociaal aspect van belang. Daar waar door strekking van routes "witte vlekken" zouden ontstaan is de inzet van maatwerkvervoer ook vanuit dat perspectief waardevol.

Dit dossier biedt wellicht mogelijkheden om te kunnen bezuinigen op de kosten voor het WMO-vervoer. We volgen het onderzoek in dit dossier ook om die reden met grote belangstelling en zijn benieuwd naar de combinatiemogelijkheden.

buslijnennet

Wij verzoeken u in uw onderzoek naar optimalisatie van het buslijnennet ook aandacht te besteden aan de vele lijnen van Arriva die, in de relatie Alblasserwaard – Rotterdam, via de Rotterdamseweg rijden. Hierbij onderscheiden wij twee gezichtspunten.

1. Indien bij uitwerking van het netwerk dat onder uw concessie valt blijkt dat er moeilijk in te vullen witte vlekken ontstaan, is het nuttig is om met Arriva na te gaan of haar lijnvoering hierin een aanvulling zou kunnen betekenen.
2. De vele lijnen vormen een forse belasting van de Rotterdamseweg en de verkeersregelininstallaties op die weg. Vooral de kruising met de Rijnsingel wordt fors belast. Tevens ontstaan op de Rijnsingel, door de prioriteit die de buslijnen daar krijgen, regelmatig ernstige doorstromingsproblemen. Het verzoeken u daarom in overleg te gaan met de gemeente Ridderkerk, Arriva en de wegbeheerder van de Rotterdamseweg (waterschap Hollandse Delta). Ons streven daarbij is het bereiken van een voor alle partijen acceptabele afname van het aantal buslijnen over de Rotterdamseweg.

Overigens hebben wij in zeer recent ambtelijk overleg de bovenstaande gezichtspunten aan Arriva kenbaar gemaakt.

Dossier 6: tariefsdifferentiatie c.a.;

Wij schatten in dat de reiziger slechts beperkt bereid is extra te betalen voor meer kwaliteit. Er ontstaat immers snel gewenning aan de hogere kwaliteit die dan de (nieuwe) norm wordt. Daar waar men bereid is kostenstijgingen in het autogebruik min of meer te accepteren ("als ik maar kan blijven rijden") schatten wij in dat de reiziger ten aanzien van OV-tarieven kritischer is, zeker als de verhoging met name het spitstarief betreft. Ten gevolge daarvan zouden, omdat een categorie reizigers een andere keuze gaat maken, de netto extra inkomsten tegen kunnen vallen. Daardoor zou ook het autogebruik kunnen toenemen. Dit is in een ongewenst effect. Wij adviseren u dus terughoudend te zijn met tariefsverhogingen in de spits. Hierbij past ook de opmerking: "een nieuwe klant komt te voet, en gaat te paard". Daarnaast achten wij nader onderzoek nodig om vast te stellen hoe een tariefsstijging wel een plaats zou kunnen krijgen in het OV-systeem.