



Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 66
2501 CB 'S-GRAVENHAGE

Verzenddatum 26 januari 2017
Ons kenmerk U16.15669
Uw brief van 17 november 2016

Afdeling
Ruimtelijke Ontwikkeling

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Maarten Batenburg

Telefoon
14 010

E-mail
Maarten.Batenburg@lansingerland.nl

Fax
(010) 800 40 01

Onderwerp **Programma van Eisen bus**

Geachte leden van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit,

Onlangs legde u het *Ontwerpprogramma van Eisen Bus* voor aan de gemeenten. U nodigt ons uit een zienswijze in te dienen op dit belangrijke document. Samen met de nog vast te stellen *Kadernota OV* bepaalt het PvE de komende jaren de kwaliteit van het (bus)vervoer in de regio.

Lansingerland maakt graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het Ontwerpprogramma van Eisen Bus. Hieronder hebben wij onze opmerkingen puntsgewijs uiteengezet, maar we beginnen met de positionering van het PvE.

Positionering PvE en Kadernota

De genoemde *Kadernota OV* biedt een tactische doorvertaling van de doelen uit de Strategische Bereikbaarheidsagenda. De SBA van de Metropoolregio is de breed gedragen visie op de mobiliteit in onze regio. We zijn dan ook blij met de uitwerking van de ambities naar wat dat betekent voor het openbaar vervoer. U legt de Kadernota pas in een later stadium aan de gemeenten voor om hierop te reageren. Wij adviseren de Kadernota goed te positioneren tussen andere lopende trajecten zoals de Netwerkvisie Randstadrail, de verstedelijkingsagenda en de MIRT Rotterdam-Den Haag. De samenhang tussen alle beleidsdoelstellingen wordt steeds sterker. Het faciliteren van de regionale woningbouw-opgave is hier een duidelijk voorbeeld van. Dit vraagt niet alleen om een integrale visie, maar vooral ook om een ambitieuze visie.

Het nu voorliggende - op de Kadernota OV aansluitende - *Programma van Eisen* stelt praktische voorwaarden waaraan vervoerders moeten voldoen bij nieuw te verlenen concessies. Het PvE geldt voor alle bus concessies binnen de regio. Zo creëert u eenduidige kwaliteit.

Het programma van eisen wordt daartoe omgezet tot een bestek dat ter beschikking wordt gesteld aan geïnteresseerde marktpartijen. Uitzondering hierop zijn de kavels Haaglanden stad en Rotterdam e.o.. Lansingerland behoort tot de laatstgenoemde. RET gaat rechtstreeks met u in overleg om tot een

marktconforme onderhandse bieding te komen. De nieuwe concessie moet ingaan op 8 december 2019. De beoogde concessieduur is 15 jaar.

Proces en de betrokkenheid van de raden

Wij waarderen dat u dit proces bent gestart in volledige samenspraak met reizigersorganisaties, vervoerdeskundigen en de Adviescommissie Vervoerautoriteit. U heeft inzichtelijk gemaakt dat onze regio voor scherpe keuzes staat. We herkennen dat het landschap van het openbaar vervoer in beweging is: veranderende verwachtingen van de reizigers, steeds hogere eisen, minder overheidsgeld. Dat vraagt om duidelijke keuzes, welke wij grotendeels terug zien in het programma van eisen. We vragen u om de gemeenteraden in het proces tot besluitvorming goed te blijven informeren over de koers. Datzelfde geldt voor de leden van de Adviescommissie. Alleen zo bereiken we een gedragen visie op het openbaar vervoer van de toekomst.

Doelstellingen op hoofdlijnen: de juiste keuzes

De MRDH kiest voor regie op doelstellingen op hoofdlijnen en sturing op resultaat. De vervoerders krijgen een grote ontwikkelvrijheid en kunnen hun kennis en kunde maximaal benutten om een optimaal product neer te zetten. U bouwt daartoe een financiële prikkel in door de vervoerders opbrengstverantwoordelijk te maken.

Op enkele punten is het programma van eisen nog erg detaillistisch en enigszins achterhaald. Om innovatie te stimuleren adviseren wij dit minder in detail en hedendaagser voor te schrijven. Dit geldt bijvoorbeeld voor haltevoorzieningen en klantenservice. Hier kunnen de marktpartijen innovaties toepassen als daartoe de vrijheid wordt gegeven. Zo blijft de rol die sociale media in de informatievoorziening kunnen spelen, onderbelicht.

Op andere vlakken ontbreken echter de juiste indicatoren. We maken ons zorgen over de bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen. We denken daarbij aan grote scholenlocaties, zorginstellingen en dergelijke voorzieningen. In het Programma van Eisen moet opgenomen worden dat deze bestemmingen in elk geval via een (basis-)vorm van openbaar vervoer ontsloten moeten zijn. Daar hoort een eis met maximale loopafstanden bij. Los van de in het PvE benoemde buslijnen, zijn juist deze puntbestemmingen essentieel voor inwoners en bezoekers. Met een dergelijke lijst wordt zeker gesteld dat de juiste voorzieningen bereikbaar blijven voor iedereen.

Samenhang met Toekomstbeeld 2040

Het eerder opgestelde Toekomstbeeld OV 2040 schetst voor de Zuidelijke Randstad tien principes. Rode draad is daar bij dat openbaar vervoer, in de klassieke vorm van een bus, tram of metro, het beste functioneert in agglomeraties. Dat is ontegenzeggelijk waar. Maar wij blijven aandacht vragen voor de relatie tussen de centrumsteden en de woonregio, waar een groot deel van de inwoners woont. Het zijn juist deze afstanden die veelal met de auto afgelegd worden en waar nog veel winst te halen is door mensen tot het OV te verleiden. Willen we de regio beter bereikbaar maken dan moet hier extra op ingezet worden.

Eén merk OV

We kunnen ons goed vinden in het creëren van één huisstijl voor nagenoeg al het regionale openbaar vervoer in de Metropoolregio. Zo wordt het openbaar vervoer herkenbaar en onafhankelijk van de individuele vervoerder(s). In andere regio's in Nederland zijn hiermee al goede ervaringen. Enige uitzondering op de generieke huisstijl worden de hoogwaardige R-net bussen.

R-net

We zijn blij dat de ZoRo-busbaan onderdeel wordt van R-net. Dit is een productformule van hoogwaardige regionale verbindingen. De route tussen Rodenrijs en Zoetermeer (lijn 170) is straks onderdeel van dat hoogwaardige net. Met de huidige snelle en betrouwbare verbinding vinden wij dat zeer terecht. Dit past goed in ons streven om (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen te positioneren langs sterke OV-assen, waardoor slimme mobiliteit en ruimtelijke ordening elkaar versterken. Het verdwijnen van haltes langs de ZoRo-bus, met al grote halteafstanden, vinden wij onwenselijk. Daarmee wordt juist de samenhang tussen onze stedelijke structuur en de haltelocaties verstoord.

Er wordt nagedacht over prijsdifferentiatie naar tijdstip of kwaliteitsniveau. De consequenties daarvan moeten nog beter uitgewerkt worden. Prijsdifferentiatie mag op het gemeenschappelijke deel van de ZoRo-busbaan (Rodenrijs - Berkelseweg) niet leiden tot prijsverschillen tussen de R-netbus (lijn 170) en de reguliere bus (lijn 173).

Uitstootvrij vervoer

De regio wil sterk in zetten op duurzaamheid. De ambitie is om een grote stap te zetten met 'zero emissie', uitstootvrije bussen. Het streven blijft dat in 2025 alle nieuwe bussen emissie-vrij zijn. Daarmee stelt de overheid niet alleen een duidelijk voorbeeld, maar faciliteert ook innovatie die hopelijk later uitstraalt naar particuliere voertuigen. Maar het is natuurlijk vooral ook een enorme verbetering van de uitstoot in onze regio en een besparing van fossiele brandstoffen. De diverse beschikbare technieken zijn echter nog wel veel duurder dan 'klassieke' (euro-5/6) bussen. Daarmee neemt de spanning op de beschikbare gelden nog verder toe. De innovatie zal grotendeels betaald worden uit het reguliere exploitatiebudget (BDU-gelden). De inzet van zero-emissie bussen kan daarom tot gevolg hebben dat er per saldo minder bussen kunnen rijden in onze regio. Wij verzoeken hier zeer zorgvuldig mee om te gaan en een goede evenwichtige afweging te maken. We ondersteunen in deze afweging het standpunt dat voor de aanschaf van zero-emissie bussen 'natuurlijke' momenten gekozen moeten worden. Zo voorkomen we in elk geval dat er een desinvestering gedaan wordt door het vervangen van bestaande dieselbussen die technisch/economisch nog niet afgeschreven zijn.

Stijgende klanttevredenheid

De doelstellingen uit het PvE moeten uiteindelijk resulteren in een tevreden reiziger. Het is daarom goed dat de Metropoolregio een stijgende klanttevredenheid als doel centraal stelt. Dit is een belangrijke graadmeter. De vervoerder wordt maximaal uitgedaagd een uitstekend product neer te zetten. Wel vragen we ons af of de ambitie met 0,1 punt verhoging per 3 jaar niet te laag wordt gesteld. Over een looptijd van 15 jaar zou een stevigere verhoging dan 0,5 punt haalbaar moeten zijn.

Bleiswijk

De kern Bleiswijk ontbreekt in het lijstje van voorgeschreven buslijnen. Dat baart ons zorgen. De verbinding met de Rotterdamse regio is belangrijk. De huidige lijn 173 over de ZoRo-busbaan functioneert goed. Het vormt een degelijke verbinding tussen alle kernen in onze gemeente. Daarnaast stappen veel mensen over op de succesvolle E-lijn richting Rotterdam. Wij vragen u om ook de verbinding tussen Rodenrijs en Bleiswijk op te nemen als verplichte lijn.

Tarieven

We missen in het programma van eisen concrete uitspraken over tarievenstructuur en de hoogte van de tarieven. Aan de ene kant zorgen gezonde tarieven voor een solide netwerk dat zichzelf betaalt. Anderzijds zien wij als doel dat zoveel mogelijk mensen gebruik (kunnen) maken van het openbaar vervoer.

Doelgroepenvervoer

Veel gemeenten in Nederland willen het doelgroepenvervoer stroomlijnen. Deze ontwikkeling hangt samen met het vraagstuk hoe om te gaan met fijnmazige buslijnen, slecht bezette buslijnen en systemen als Regiotaxi's en vrijwilligersvervoer.

Het is goed dat de Kadernota OV nadrukkelijk de deur openzet voor nieuwe inzichten hierop. Zo worden initiatieven vanuit de markt verwelkomt. De exclusiviteit van de concessie, tot op heden vaak een belemmering voor frisse ideeën, wordt indien nodig opgeheven. Dat juichen wij toe.

Toch mist de Kadernota hier nog wat richting. We begrijpen dat het lastig om voor te sorteren op nog onbekende ontwikkelingen. Maar menig gemeente is al concreet bezig invulling te geven aan een vernieuwd doelgroepenvervoer. Het zou goed zijn als deze ambities terugkomen of gefaciliteerd worden in het programma van eisen. Consultatie bij de gemeenten hoe de Metropoolregio het beste kan helpen bij het vraagstuk-doelgroepenvervoer kan meer scherpte creëren. Daarmee wordt meer gekeken naar de maatschappelijke behoeften van vervoer, en wordt het initiatief niet overgelaten aan de busvervoerder als marktpartij.

Marketing

De marketing en promotie van het OV als geheel kan beter. Het is goed als vervoerders samenwerken in het op te richten *Marketingplatform MRDH* om een samenhangend product te presenteren en om nieuwe manieren te vinden om de (potentiële) reiziger te bereiken. We vragen u en de vervoerders hier sterk op in te zetten.

Relatie met gemeenten

Omleidingen tijdens werkzaamheden kosten de vervoerder doorgaans veel tijd en geld. Zeker als de werkzaamheden langdurig zijn en/of er aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. U stelt voor dat deze meerkosten voortaan voor rekening van de veroorzaker en/of de wegbeheerder komen. De gemeenten kunnen niet alle kosten van een omleiding in een project borgen. Dan zou het prijsniveau van (soms bescheiden) infrastructuurprojecten of -onderhoud onevenredig hoog worden.

Ambitie en geld

De MRDH is terecht ambitieus. Deze ambitie hangt erg samen met de beschikbare gelden. Bij het aanbesteden van de bus-concessies is het uitgangspunt dat er niet bezuinigd wordt. Dat vinden wij erg verstandig. Maar we zien ook een tegengestelde beweging: omdat vooral beheer en onderhoud van de railinfrastructuur steeds duurder worden, stijgen de kosten van het *in stand houden* van het OV-systeem. De mogelijkheid om te *investeren* blijft alleen bestaan als er meer geld komt vanuit het Rijk. We steunen de Metropoolregio dan ook in het pleidooi richting het ministerie om te kunnen blijven investeren. Investerings, bijvoorbeeld in lightrail, zijn broodnodig voor onze mobiliteit, zeker gelet op de regionale verstedelijkingsopgave.

Tot slot

De komende jaren werken we in gezamenlijkheid verder aan een optimale, duurzame en betaalbare mobiliteit. Het programma van eisen samen met de andere regionale beleidsdocumenten legt een goede basis voor beter openbaar vervoer voor de inwoners en bezoekers van onze regio. We kijken uit naar de definitieve versies van het PvE.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier