



Metropoolregio Rotterdam – Den Haag
Bestuurscommissie Vervoersautoriteit
Postbus 66
2501 CB Den Haag

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

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

Betreft: zienswijze PvE busconcessies

Geachte 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.

Albrandswaard heeft een goede bediening met de metro van de kernen Rhoon en Poortugaal. De bus heeft een belangrijke functie voor de aansluiting van de kern Portland op het metronetwerk. Daarnaast bedient de bus in Albrandswaard een aantal specifieke doelgroepen en locaties, zoals de ontsluitende lijn 602, psychiatrisch centrum Delta, en Distripark Eemhaven.

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. Vervoerkundige filosofie

De vervoerkundige 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’. Hierin onderscheidt het PvE de ‘niveaus’ 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. “We moeten geen lege bussen laten rondrijden”.



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. Wij denken dat het goed is om ons in MRDH-verband te bezinnen op de beste manier waarop dit maatwerkvervoer kan worden aangeboden, mede gezien het ontstaan van nieuwe, kleinschalige en vraaggerichte vervoersinitiatieven.

Een kritische kanttekening hierbij is echter dat wij ons afvragen of het nu verstandig is om het maatwerkvervoer voor de komende 15 jaar via de busconcessie te organiseren, en of vervoerbedrijven de meest geschikte organisaties zijn om dit vervoer aan te bieden. Een alternatief zou kunnen zijn dat we als MRDH en gemeenten dit maatwerkvervoer buiten de busconcessie te organiseren, en een deel van het exploitatiebudget hiervoor reserveren. Onafhankelijk van de wijze waarop maatwerk is georganiseerd menen wij dat de MRDH even goed een verantwoordelijkheid heeft voor dit deel van het OV-netwerk als voor de hoogwaardige lijnen.

3. Partnerschap

Wij realiseren ons dat we nu aan de vervoerder 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.

Daarbij vragen wij van MRDH en vervoerder om proactief, ambitieus en als partners met onze gemeente te (blijven) werken aan het versterken van het busvervoer. Juist nu de keus wordt gemaakt voor inbesteden ontstaat hiermee de kans om op basis van gelijkwaardigheid samen te werken. Wij zijn er samen voor verantwoordelijk dat zoveel mogelijk reizigers zo goed mogelijk in hun deur-tot-deur verplaatsingsbehoefte kunnen voorzien. Hierbij is de 'snelle forens' ons als gemeente evenveel waard als de minder zelfstandig mobiele reiziger.

Openheid, flexibiliteit en begrip zijn wat ons betreft ook kernbegrippen in dit partnerschap. Openheid in kennen van elkaars belangen, ook als deze bedrijfsgevoelig zijn. Openheid met informatie, bijvoorbeeld over gebruik en rendabiliteit van OV-lijnen en over herkomst-bestemmingspatronen. Openheid in het proactief signaleren van knelpunten en opgaven. Flexibiliteit in het toepassen van bijvoorbeeld vervoerkundige uitgangspunten zoals lijntypes, te bedienen gebieden en het met de bus ontsluiten van verblijfsgebieden. En begrip voor elkaars belangen en afwegingen; wij willen bijvoorbeeld als gemeente het gebruik van het OV stimuleren, maar zoeken hierbij naar evenwicht met bijvoorbeeld de positie van de fietser en de leefbaarheid in de wijken.

4. Gezamenlijk werken aan het versterken van het busvervoer in Albrandswaard

Concreet zouden wij graag met MRDH en RET (blijven) werken aan het verder versterken van het busvervoer voor de verschillende gebieden en doelgroepen in Albrandswaard. De opgave verschilt per lijn, doelgroep en locatie.

- Portland: de aansluiting op het metronet wordt momenteel geboden door lijn 82, en door de 'Barendrechtse' lijnen 183 en 283. Hiermee is een groot aantal voor onze inwoners belangrijke bestemmingen hoogfrequent en met één of twee overstappen bereikbaar. Wij gaan ervan uit dat, in samenhang met de bediening van Carnisselande, deze hoogfrequente en snelle verbinding in stand blijft, en dat met elkaar in gesprek gaan over eventuele knelpunten. Overigens vinden wij



dat het gebied Portland – Carnisselande thuishoort bij de wijken die verplicht met verbindende buslijnen moeten worden bediend (paragraaf 3.3 van het PvE).

- Lijn 602: wij koesteren deze lijn die sinds ruim een jaar in Albrandswaard rijdt. Deze lijn verbindt een aantal wijken en functies waar overige buslijnen niet in voorzien. De dienstregeling en de inzet van chauffeurs gebeurt volledig door vrijwilligers. Daarnaast leveren RET, MRDH en gemeente een bijdrage. Wij waarderen de constructieve samenwerking die we momenteel rond deze lijn hebben, en zouden deze graag voortzetten. Aandachtspunt is hierbij is dat de lijn een meer structureel karakter krijgt, ook wat betreft de exploitatiebijdrage van de MRDH. 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.
- Delta: lijn 79 bedient momenteel Delta Psychiatrisch Centrum en de verder van het metrostation gelegen delen van Poortugaal. Wij vinden het belangrijk dat dit type functies en plekken door het OV bediend blijft worden. Indien MRDH of de vervoerder vindt dat deze bediening beter op andere manieren kan plaatsvinden dan met 'klassiek' busvervoer, dan zijn wij in principe bereid om daarover constructief mee te denken.
- Bedrijventerreinen: Belangrijke economische kerngebieden zijn niet alleen de stadscentra en campussen. Juist ook de haven en grootschalige extensieve terreinen 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. Distripark Eemhaven is gelegen in de gemeente Albrandswaard, en veel van onze inwoners werken in de Haven.
- Treinnetwerk: snelle verbindingen tussen Albrandswaard en treinstations ontbreken momenteel, anders dan Rotterdam Centraal. Ook Dordrecht is vanuit Albrandswaard niet goed met het OV bereikbaar. Hierdoor is het OV vanuit Albrandswaard niet aantrekkelijk naar verder gelegen steden als Breda, Tilburg, Delft, Den Haag en Utrecht. We zouden graag met u en de vervoerder verkennen welke verbeteringen hier mogelijk zijn.
- 'Horizontale verbinding' Albrandswaard – Barendrecht – Ridderkerk. Het OV-netwerk aan de zuidkant van Rotterdam is sterk op Rotterdam gericht, en op Rotterdam Zuid is er sprake van versnippering van lijnen en knooppunten. Hierdoor zijn veel verplaatsingen tussen de BAR-gemeenten met het openbaar vervoer nauwelijks concurrerend met de auto. Wij zouden graag met u en de vervoerder de haalbaarheid onderzoeken van een verbindende buslijn tussen bijvoorbeeld Poortugaal, Rhoon, Portland, Carnisselande, tramlijn 25, Vaanpark, station Barendrecht, BT Oost / Verenambacht / Nieuw Reijerwaard, het centrum van Ridderkerk en Donkersloot.

5. Tot slot

Er zijn nog tal van onderwerpen die wij in deze zienswijze niet expliciet aanstippen. Dat impliceert dat wij ons kunnen vinden in de koers van het PvE. Nog twee zaken zouden wij wel onder de aandacht willen brengen:

- Social Return on Investment (SROI): wij stellen voor dat aan het PvE wordt toegevoegd dat 5% van de opdrachtwaarde beschikbaar is voor invulling van SROI. Dit is in lijn met de afspraken die

hierover in de Arbeidsmarktregio Rijnmond zijn gemaakt. Ook in de gunningscriteria zou SROI een plek kunnen krijgen.

- BDU-subsidie: wij uiten 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.

Samengevat kunnen wij ons in principe vinden in de koers die met het nieuwe PvE wordt voorgesteld. Wij denken dat we in de toekomst nóg meer als gelijkwaardige partners MRDH, vervoerder en gemeente moeten werken aan het aantrekkelijker maken van het busvervoer. Specifiek voor Albrandswaard zien wij hiervoor volop aanknopingspunten.

Wij vertrouwen erop u met deze zienswijze voldoende deelgenoot te hebben gemaakt van hetgeen wij belangrijk vinden ten aanzien van het busvervoer. Wij zien uw reactie op zienswijze graag tegemoet, en willen graag met u in gesprek over de zaken die wij hier hebben aangestipt. .

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad van Albrandswaard,
de griffier,

de voorzitter,

mr. Renske van der Tempel

dhr. drs. Hans-Christoph Wagner



Gemeente Albrandswaard

Uw brief van:
Uw kenmerk:
Bijlage(n):

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

Betreft:

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad van Albrandswaard,
de griffier,

de voorzitter,

mr. Renske van der Tempel

dhr. drs. Hans-Christoph Wagner

Namen bijlage(n):

