



Op weg naar beter Openbaar Vervoer in Gooi & Vechtstreek

Richtinggevende notitie PvdA G&V

Januari 2019

Inleiding

De huidige concessie van Connexxion voor het OV in de Gooi en Vechtstreek eindigt in juli 2021. Dat betekent dat de provincie, samen met de gemeenten in de regio, de procedure is gestart om te komen tot een nieuwe concessie. Daartoe worden een nota van uitgangspunten en een programma van eisen opgesteld. Nadat op basis daarvan een keuze voor een OV-bedrijf gemaakt is, stelt die aanbieder in overleg met betrokkenen het regionale vervoerplan op. Dit plan moet medio 2021 van kracht worden.

De afgelopen periode is er veel onrust ontstaan naar aanleiding van onjuiste berichten over de gevolgen van deze aanbesteding. De PvdA afdelingen in de Gooi en Vechtstreek staan voor goed openbaar vervoer. Daarom geven zij langs deze weg hun inbreng mee ter voorbereiding van de nota van uitgangspunten en het programma van eisen.

Algemeen

Goede bereikbaarheid is van groot belang voor de inwoners van de regio Gooi&Vechtstreek (G&V). Daarbij vormt de aansluiting van de kleine, soms dunbevolkte kernen een uitdaging. Goed OV gaat verder dan alleen de bereikbaarheid. Een goed, dekkend OV-systeem, ook buiten de spitsuren, 's avonds en in de weekenden, kan een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van de files en van de uitstoot en verontreiniging door auto's. Voorwaarde daarvoor is wel dat het OV, zeker in de spits, regelmatig en betrouwbaar rijdt op de juiste routes. Bovendien moet de toegang tot het OV ook zo aantrekkelijk zijn dat de gang naar de bushalte kan wedijveren met de auto voor de deur. Door in te zetten op wat nodig is om dat te bereiken, in plaats van alleen de laagste kosten leidend te laten zijn, kan een volwaardig OV-systeem een belangrijke bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en een groot deel van de automobilititeit vervangen.

Onze uitgangspunten:

1. Goed en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen

Veel inwoners in de G&V zijn aangewezen op het openbaar vervoer. Dat geldt in hoge mate voor scholieren, ouderen en anderen zoals mensen die geen auto (willen) hebben. Dit betekent dat waar je ook woont in het Gooi, je gebruik moet kunnen maken van een vorm van OV, die aansluit bij de gebruikswensen van de inwoners. Daar bovenop moet geïnvesteerd worden om ook de auto-forensen in de bus en trein te krijgen.

2. Diverse vormen van Openbaar Vervoer

De tijd is voorbij dat er een fijnmazig net van buslijnen was. Ofschoon dit soms nog erg gemist wordt, is het niet wenselijk dat er regelmatig bussen leeg door de kernen rijden. Moderne technologieën bieden ruimte voor maatwerk. De aansluiting op het OV-systeem komt dan als de reiziger daarom vraagt, in plaats van dat bussen leeg op vaste routes rijden langs haltes in de vaak vergeefse hoop dat er iemand staat.

In dit kader verdient de ontwikkeling van kleine, chauffeurloze shuttlebusjes zeker ook vermelding. Dergelijke autonome vervoersmiddelen kunnen in de (nabije) toekomst een belangrijke rol gaan spelen in het buurtvervoer en het eerste en laatste deel van een OV-reis.

Naast de spoorlijnen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht is er straks de HOV lijn die door het Gooi gaat rijden. Het uitgangspunt van een hoogwaardig netwerk van hoofdlijnen, gevoed door lokale verbindingen onderschrijven wij. Wij vinden daarbij wel dat er vanuit de hele G&V goede aansluitingen op deze lijnen moeten komen.

3. Goede informatievoorziening

Het gebruik van het OV wordt bevorderd door het beschikbaar stellen van betrouwbare en actuele reizigersinformatie. Makkelijk vindbare reistijden, aankomst- en vertrektijden en tijden van aansluitende verbindingen stimuleren het gebruik. Daarbij moet zeker in vergrijsde regio's als de G&V wel rekening gehouden worden met inwoners die minder digitaal vaardig zijn. Volledige afhankelijkheid van App en internet is niet bevorderlijk.

Bovendien zouden ook alternatieve vervoersvormen die het OV netwerk kunnen complementeren een plek moeten krijgen. Het vermelden van de contactgegevens van een buurtbus of lokale taxiservice werkt beter dan de melding dat een reis niet uitvoerbaar is omdat de aanbieder zelf geen vervoersopties kan bieden.

4. Eerste en Laatste kilometer

Voor de 'eerste- & laatste kilometer' wordt nu sterk gekeken naar 'zelfredzaamheid'. Reizigers moeten op eigen gelegenheid, per fiets of te voet naar de halte komen, of met de auto naar een P&R locatie. Goede voorzieningen bij de haltes, zoals fiets- en scootmobiel stallingen en laadpalen, kunnen dit aantrekkelijk maken.

De G&V heeft veel oudere inwoners, voor wie een afstand van 2 kilometer tot de halte op eigen gelegenheid geen reële optie is. Daarmee vervaagt het OV als vervoersalternatief. Hierdoor pakken mensen alsnog de auto of kiezen er voor thuis te blijven. Dit werkt vereenzaming in de hand. Ouderen zijn ook vaak aangewezen op de lokale verbindingen, niet alleen om naar doorgaande haltes van het hoofdnetwerk te komen, maar bijvoorbeeld ook voor een bezoek aan de lokale voorzieningen zoals een winkelcentrum of bibliotheek. De sociaal maatschappelijke meerwaarde hiervan, bijvoorbeeld in het actief houden en tegengaan van eenzaamheid, moet niet onderschat worden.

Deze lokaal-lokale verbindingen hoeven niet persé door een (vaak leeg rijdende) lijnbus te worden ingevuld. Innovatieve concepten als een OV-flexlijn of een betaalbare OV taxi lijken hier geschikt voor. Ook het doelgroepen vervoer kan hier een bijdrage aan leveren. Daarom pleiten wij ervoor om in het programma van eisen een nadrukkelijke afstemming en ontschotting van het doelgroepen vervoer en de OV concessie op te nemen. Daarbij moet er natuurlijk goed voor gewaakt worden dat de reguliere reizigers, de doelgroepen niet verdringen. Met de huidige stand van de techniek op het gebied van bestelsystemen en rittenregistraties, in combinatie met het gedigitaliseerde betaal systeem is dit gewoon mogelijk

5. Klimaatdoelen

Om een echte bijdrage te leveren aan de milieupgave en de klimaatdoelen, moeten de dieselmotoren voortvarend uit-gefaseerd worden. Alle bussen die vanaf 2021 gaan rijden moeten 'zero emission' bussen zijn. Waar elektrisch rijden gelet op het bereik geen werkbare optie is, moeten biobrandstoffen en CO2 compensatie worden ingezet.

6. Optimale voorzieningen bij stations

De trein vormt een belangrijk onderdeel van het hoogwaardige vervoersnetwerk. Zeker voor forensen is een goede, betrouwbare aansluiting van de bus op de trein én omgekeerd essentieel om de keuze voor het OV te maken. Dit vraagt om goede voorzieningen bij de treinstations, zoals goede reizigersinformatie, voldoende veilige fietsenstallingen, met laadpunten voor de elektrische fiets en beschutte overstapplaatsen bij de bus.

Het gebruik kan verder versterkt worden door de inzet van voldoende OV-fietsen bij alle treinstations en de belangrijke regionale overstapstations zoals P&R plaatsen. Waar de eigen fiets vaak volstaat voor de 'eerste kilometer' moet er een alternatief komen voor de 'laatste kilometer' om het OV-systeem te versterken. Te ver moeten lopen vanaf de bushalte en/of lange wachttijden voor lokale vervoersopties maken het gebruik van de auto weer aantrekkelijker of werkt het thuiszitten in de hand.

Naast de voorzieningen bij de grotere haltes, moeten ook de reguliere bushaltes voldoende bescherming bieden tegen de wind en regen.

7. Buurtbussen en vrijwilligers vervoer

Het openbaar vervoer vervult een belangrijke maatschappelijke functie. Dat betreft onder andere de mobiliteit/bereikbaarheid, de terugdringing van milieuvervuiling en het tegengaan van isolement en vereenzaming. De privatisering van het OV en de introductie van de marktwerking heeft de nadruk doen verschuiven van deze maatschappelijke meerwaarde, naar financiële afwegingen. De vraag 'wat krijg ik voor het beschikbare budget', lijkt te prevaleren boven de vraag 'waar hebben onze inwoners echt behoefte aan en wat heb ik daarvoor nodig'. Dit komt onder meer tot uiting in de vele vrijwilligersinitiatieven, zoals buurtbussen, die de laatste jaren ontstaan zijn door het uiteenlopen van de lokale behoefte enerzijds en het beschikbare aanbod/budget anderzijds.

De PvdA fracties zijn van mening dat het een overheidstaak is om het volledige OV-systeem niet alleen met oog voor de kosten efficiëntie aan te besteden, maar juist ook langs de lijnen van maatschappelijke meerwaarde en wenselijkheid. Waar voldoende vraag naar vervoer is om vrijwilligers een lokale buslijn te laten exploiteren, moet die vraag ook vanuit de vervoerders kunnen worden ingevuld. Dit kan zeker in combinatie met innovatieve vervoersvormen zoals flex-vervoer.

In de huidige situatie vervullen de vrijwilligers van de diverse buurtbussen vanuit lokale initiatieven een belangrijke sociale functie. Wij hebben hier grote waardering voor. Het OV systeem moet in de toekomst zo georganiseerd worden dat er voldoende budget is om het OV systeem in te richten zonder afhankelijk te zijn van de inzet van vrijwilligers.

8. Goed werkgeverschap voor echt werk

De arbeidsvoorwaarden voor werknemers in het openbaar vervoer staan dankzij de marktwerking al tijden onder druk. Wat de PvdA betreft moet de partij die de OV-concessie gegund krijgt niet alleen kwalitatief hoogwaardig OV leveren, het moet ook een kwalitatief hoogwaardige werkgever zijn. Aandacht voor de werkomstandigheden, gezonde roosters, rusttijden, veiligheid, begeleiding en scholing van medewerkers en een eerlijk loon zijn daarbij essentiële voorwaarden.

Bijzondere aandacht verdient het welzijn van de chauffeurs. Het regelmatig met lege bussen rijden, kan leiden tot twijfel aan het nut en de meerwaarde van hun werk. Het ontnemt hen het plezier en het gevoel zinvol bezig te zijn. Daarom pleiten wij voor een regelmatige evaluatie van de lijnen en tussentijdse bijstelling van de vervoersmodaliteiten op routes die niet of nauwelijks gebruikt worden. De ervaringen van de chauffeurs kunnen hierbij belangrijke informatie geven.

Wij pleiten voor een economisch meest gunstige aanbesteding waarbij deze maatschappelijke voorwaarden zwaar meewegen. Een aanbesteding op laagste prijs waarbij de medewerkers de echte prijs betalen is niet acceptabel.

9. Specifieke verbindingen

De volgende specifieke aandachtspunten geven wij graag aan GS mee:

- a. de busverbinding van Almere via Huizen/Eemnes naar Utrecht/Uithof moet weer terugkomen.
- b. vanuit Muiderberg en Muiden moet je zonder over te stappen bij het P&R station Muiden kunnen komen. Een flex-systeem lijkt hiervoor een goede oplossing. Daarmee kan de kern Muiden verbonden worden met de op geruime afstand liggende P&R Muiden. Muiderberg kan op die manier zowel op P&R Muiden, als op P&R Naarden als op station Naarden-Bussum aangesloten worden, zonder dat er steeds lege bussen door het dorp rijden.
- c. in het vervoersgebied van Wijdmeren moet naast de lijnbus een OV-flexlijn gaan rijden voor het lokaal-lokale vervoer en om de lange afstanden naar de hoofdlijn te overbruggen.
- d. In het vervoersgebied Laren/Blaricum/Eemnes moet een OV-flexlijn gaan rijden voor het lokaal-lokale vervoer en om de lange afstanden naar de hoofdlijn te overbruggen.
- e. het concessiegebied Gooi en Vechtstreek is vrij klein en wordt omringd door diverse andere concessiegebieden. Deze onzichtbare, maar voelbare grenzen moeten in het nieuw op te stellen vervoerplan verdwijnen. Door goede afstemming onderling tussen de aanbieders kan bereikt worden dat de reiziger niet door onnodig oponthoud of slechte aansluitingen ondervindt dat er verschillende partijen verantwoordelijk zijn voor de busverbindingen.
- f. De buitenwijken van Hilversum, met name Kerkelanden, liggen ver van het NS station. Ook voor deze buurten is een goede aansluiting op het OV netwerk van groot belang gelet op de bevolkingsdichtheid. Een OV-Flexlijn zou hiervoor buiten de spits uitkomst kunnen bieden.

Samenvattend:

1. Goed en betaalbaar OV voor iedereen, zo ingericht dat het een echt werkbaar alternatief voor de auto is en een bijdrage levert aan het behalen van de klimaatdoelen.
2. Een mix van verschillende vervoersvormen maakt het mogelijk dat het OV-systeem aansluit bij de echte vraag uit de lokale samenleving.
3. De eerste en de laatste kilometer kunnen niet alleen worden ingericht voor wie zelfredzaam en mobiel is. De poort tot het OV-systeem moet voor iedereen open staan.
4. Goede reizigersinformatie en het aanbieden van alternatieven zijn essentieel voor optimaal OV gebruik.
5. Beter en aantrekkelijk OV kan een echt alternatief zijn voor de auto en daarmee de uitstoot terugdringen en de files tegengaan. Het positieve effect op de klimaatdoelen moet worden meegewogen in het beschikbaar te stellen budget. Rekeningrijden verdient steun, de opbrengst kan naar goed, fijnmazig en betaalbaar OV.
6. Goede voorzieningen bij (NS-)stations, P&R plaatsen en haltes helpen het OV aantrekkelijk te maken.
7. Buurtbussen die dankzij vrijwilligers kunnen rijden omdat er vraag naar is, kunnen ook rijden als deze vrijwilligers wel een reële vergoeding krijgen voor het werk dat zij doen. Echt loon voor echt werk, vrijwilligersinzet is geen stelpost voor een te krap budget.
8. Goed OV gaat hand in hand met goed werkgeverschap.

Graag geven wij deze richtinggevende overwegingen mee aan het College van Gedeputeerde Staten om te betrekken bij het voorbereiden van de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie G&V.

PvdA Blaricum
PvdA Eemnes
PvdA Gooische Meren
PvdA Hilversum
PvdA Huizen
PvdA Laren
PvdA Weesp
PvdA Wijdmeren

PvdA Noord-Holland