

Aan: De Vervoerregio Amsterdam, per adres: pvezawa2022@vervoerregio.nl
Van: Reizigersorganisatie ROVER, afdeling regio Amsterdam
Betreft: Zienswijze op het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de Concessie Zaanstreek-Waterland.
Datum: 11 juli 2019

Geachte dames en heren,

Namens Reizigersorganisatie ROVER, afdeling regio Amsterdam dien ik een zienswijze in op het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de Concessie Zaanstreek-Waterland.

Onze reactie heeft betrekking op de beleidsuitgangspunten die de Vervoerregio hanteert bij het opstellen van het Programma van Eisen voor de Concessie Zaanstreek-Waterland. Wij gaan hier niet op de inhoud van de concessie zelf in, dat doet Rover via de Reizigers Advies Raad.

Wij richten ons in deze reactie op 4 punten:

1. Ambitieniveau van het Programma van Eisen.

Wij missen bij het Programma van Eisen (PvE) een ambitieniveau voor het gebruik van het OV. Wij hadden een concrete vertaling van verschillende beleidsontwikkelingen in deze regio verwacht. Zoals het beleidsvoornemen voor een autoluwe binnenstad in Amsterdam, de consequenties van de forse groei van het aantal woningen in deze regio, alsmede de groei van arbeidsplaatsen, onderwijsvolgenden en bezoekers, waaronder toeristen. Verder nemen de files weer toe, maar u gaat daar niet op in. Ook missen wij de vertaling van het klimaatbeleid. Wij verwijzen naar het landelijke beleid, maar ook het Actieplan Schone Lucht van de gemeente Amsterdam. Wij hebben deze kritiek ook geuit in de discussie over het OV-Toekomstbeeld 2040 voor de Noordvleugel van de Randstad.

De bestuurders uit de gemeenten in de Vervoerregio hebben met de andere bestuurders in het bestuurlijk overleg over OVT2040 voor de Noordvleugel van de Randstad op 12 juni 2019 besloten dat de voorstellen voor dit OVT2040 herzien moeten worden, met een hoger ambitieniveau voor het openbaar vervoer, gezien deze ontwikkelingen. Wij verwachten van het DB van de Vervoerregio een zelfde hogere ambitie voor het PvE Zaanstreek-Waterland.

Gezien de lange looptijd van de concessie Zaanstreek-Waterland van 10 jaar met ook nog een optie tot verlenging met 5 jaar, stellen wij voor dat de Vervoerregio taakstellend van een groter aandeel in de modal split voor het openbaar vervoer uitgaat, met ook een forse groei van het absolute aantal reizigers, en dat u middelen inzet om dat te bereiken. Dit heeft 2 consequenties:

1. De toekomstige concessiehouder dient dit uitgangspunt in het aanbod te vertalen.
2. De vervoerregio neemt haar verantwoordelijkheid door de condities te scheppen die bij deze reizigersgroei horen en maakt daar afspraken over met de concessiehouder.

2. Zero emissie.

Wij juichen het streven naar zero emissie toe, maar vragen u wel om dat vanuit het juiste perspectief te benaderen. De grootste bijdrage aan minder emissie is als veel mensen de auto laten staan en het OV gaan gebruiken. Dit levert op korte termijn meer op dan het vervangen van dieselbussen door ZE bussen, als die mensen niet overstappen op het OV en nog steeds auto blijven rijden. Zie ook de relatie met ons vorige punt.

Daarnaast de vraag hoe je tot ZE komt. De ervaring met de concessie Amstelland-Meerlanden leert dat in de toekomst lange en vaak drukke buslijnen moeten worden geknipt, omdat de batterij-capaciteit van de bussen niet voldoende is om de lange lijn te rijden. Bovendien is er te weinig laadcapaciteit en het laden duurt tamelijk lang. Dat kan tot gevolg hebben dat enerzijds een aantal reizigers niet meer met de bus gaat reizen en anderzijds dat u geld van de Vervoerregio spendeert aan lege kilometers naar laadpalen of extra bussen moet betalen vanwege de lange laadtijd. Geld dat anders besteed kan worden aan ritten met reizigers.

Ten principale vragen wij ons af waarom het budget voor de exploitatie van het OV ingezet wordt voor de financiering van de introductie van ZE-bussen. De overheid stimuleert via subsidies de aanschaf van elektrische auto's, terwijl geen belasting wordt geheven op de elektrische brandstof, in tegenstelling tot benzine en diesel. De bezitter en gebruiker van een elektrische auto wordt gesubsidieerd met geld dat niet afkomstig is uit de begroting voor aanleg en onderhoud van auto-infrastructuur. Wij stellen voor dat de extra investering om ZE bij het OV mogelijk te maken ook uit andere middelen betaald wordt dan de budgetten voor aanleg, onderhoud en exploitatie van OV-voorzieningen.

Nogmaals, wij ondersteunen ZE. Ons voorstel is dat de Vervoerregio een duidelijker beleid neerzet voor zero-emissie, bestaande uit de volgende elementen:

1. rekening houden met voortschrijdende technologie wat betreft de batterij-efficiency en dat verwerken in de concessievoorwaarden. Dus niet om meteen of binnen enkele jaren alle bussen ZE te laten zijn en dat als bonus in het PvE voor de concessie op te nemen, als het slimmer is nog even te wachten op betere batterijen met meer rendement. Die ontwikkeling gaat erg hard, dus het perspectief van ZE blijft haalbaar. Dat vraagt dus om een fasering onder condities. U zou daarbij de bussen in stedelijk gebied als eerste ZE kunnen maken en elders zo nodig wat later.
2. Te zorgen dat er allereerst voldoende laadfaciliteiten zijn om elektrische bussen op te laden, zonder het knippen van lijnen of extra lege kilometers en lange oplaadtijden. U kunt overwegen als Vervoerregio zelf die faciliteiten te creëren of enkele inliggende gemeenten dit namens de vervoerregio te laten doen. Dit mede vanwege onderhandelingen met energiebedrijven en bouwvergunningen. Wellicht kunnen daar ook dienstvoertuigen van gemeenten van gebruik maken. Tevens zouden meerdere OV bedrijven van dezelfde palen gebruik kunnen maken, in plaats van ieder voor zich een oplossing te zoeken.
3. Daarbij hoort ook uniformiteit van de laadfaciliteiten, zowel op straat als op de bus, zodat ook schaalvoordelen kunnen worden behaald.
4. Een beleid te voeren dat de invoering van ZE, net als bij de auto, uit andere bronnen financiert. In dit geval dus niet uit de exploitatiebijdrage voor het OV, zodat het exploitatiebudget maximaal ingezet kan worden voor het vervoer van reizigers.

Dit betekent dat u de eis van 100% ZE afhankelijk maakt van en combineert met uw eigen beleid en niet als eenzijdige harde eis bij de concessiehouder neerlegt. Het gaat om de reiziger.

3. Tariefsintegratie.

OV wordt steeds meer als één geheel gepromoot, waarbij op knooppunten de overstap op snelle en hoogwaardige systemen wordt bepleit of zelfs noodzakelijk is, zoals bij de Noord-Zuidlijn. Ook de trein maakt deel uit van dit systeem, met de vele stations in de Zaanstreek en Purmerend, maar ook bij een overstap in Amsterdam.

Wij vragen van de Vervoerregio om met een integraal tariefsysteem voor de vervoerregio te komen, waarbij de reiziger niet een dubbel opstaptarief moet betalen bij overstap van de bus op de trein of omgekeerd en er ook doorgaande abonnementen zijn ongeacht wie de vervoerder is. Dus inclusief de trein. Kortom dat de reiziger niet financieel wordt gestraft voor overstappen. Tevens zou u daarin de tarieven aantrekkelijker kunnen maken voor reizigers die met anderen samen reizen, zoals in veel vervoerregio's in het buitenland gangbaar is. Dit om de overstap van de auto naar OV te bevorderen.

Dit vereist beleid en is niet meteen morgen gerealiseerd, maar u zou daar nu mee kunnen beginnen en in de concessievoorwaarden opnemen dat de concessiehouder daaraan meewerkt.

4. Ontsluitende lijnen.

Openbaar vervoer draagt bij aan de leefbaarheid en het functioneren van wijken en kleine kernen en het bereiken van allerlei voorzieningen (ziekenhuizen, winkels, knooppunten OV). In het nieuwe PvE zijn voor de niet R-netlijnen de minimumfrequentie-normen verlaagd ten opzichte van het vorige PvE. Gezien de groei van Zaanstad en Purmerend en het streven van Amsterdam voor een autoluwe is dat onwenselijk. Houd ze minimaal gelijk.

Tot slot wijs ik er op dat Rover bij andere gelegenheden bouwstenen voor beleid heeft aangedragen (hieronder weergegeven). Ik beveel die van harte in uw aandacht aan. Mocht u deze documenten niet in bezit hebben, dan sturen wij u die gaarne toe.

Graag blijven wij met u in gesprek over de verdere bevordering van het openbaar vervoer in de Vervoerregio Amsterdam.

Met vriendelijke groet,

Marinus de Jong
Voorzitter Rover – afdeling regio Amsterdam

Rover achtergronddocumenten:

1. Eén OV-netwerk in de Noorvleugel – en zeven wissels die daarvoor in de goede stand moeten komen - 17 januari 2018
2. Transformatie van de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland; met praktische pijlers voor ontwerp en organisatie van OV maal twee en Presentatie 6 oktober 2018
3. Alternatieve bekostiging en financiering openbaar vervoer in de Noordvleugel 27 september 2018
4. Advies aan de bestuurlijke opdrachtgevers OV-Toekomstbeeld Noord-Holland 12 juni 2019

**Contact Rover: landelijk: secretariaat@rover.nl; Amsterdam: Amsterdam@rover.nl;
www.rover.nl**