

Vergadering: Commissie Economie & Mobiliteit – 22 april 2015
Woordvoerder: Tom Meylink

Voorzitter,

Omdat de nieuwe OV-concessie een periode van minimaal 10 jaar beslaat, is het heel belangrijk om nu een aantal zaken goed te regelen. Bereikbaarheid, duurzaamheid en klantinteractie zijn de hoofdthema's binnen het aanbestedingstraject.

Wij denken dat er een gezamenlijke wens is voor voortdurende innovatie en de flexibiliteit om de nieuwste technieken toe te passen binnen de looptijd van de concessie, maar tegelijkertijd zien wij een spanningsveld ontstaan met een aanbestedingstraject waarin aanbieders op objectieve criteria met elkaar vergeleken moeten worden. Dan inhoudelijk over de aanbesteding.

Als eerste moeten we constateren dat er blinde vlekken dreigen te ontstaan. Het gebied GDC Noord, het crematorium en het nieuwe BIC dreigen onbereikbaar te worden met het openbaar vervoer. Tenzij hier maatwerk oplossingen voor kunnen worden geboden. Wij vragen het college hier aandacht aan te besteden.

De vaste (en dus niet incidentele) buslijn voor de Internationale school is recent uitgebreid besproken en de VVD ziet graag dat de door ons aangedragen oplossing een permanent karakter krijgt.

Over internationaal gesproken: waarom is er geen verbinding met Vlaanderen opgenomen in de plannen?

Eindhoven is de motor van de Nederlandse economie en we willen graag onze kenniswerkers zo goed mogelijk bedienen. Waarom is er dan geen extra puntenwaardering in de aanbesteding voor het werken met chauffeurs die ook het Engels machtig zijn? De VVD vraagt aandacht voor dit punt.

Hierop voortbordurend vinden wij het jammer dat in de nieuwe concessie genoeg wordt genomen met een busverbinding met de High Tech campus die om 8 uur 's avonds stopt. Zou maatwerk hier op zijn plaats zijn? Een voorbeeld is een Brainport-shuttle die de belangrijkste Brainportlocaties met elkaar verbindt.

Op het gebied van de gevraagde klantgerichtheid vindt de VVD dat in het kader van reizigersinteractie het instrument van webcare terug moet komen.

En waarom wordt er niet gevraagd om een dynamische reisplanner? Op zijn minst in te zien bij het station Neckerspoel.

En waarom kent de bemensing van het serviceloket op Neckerspoel zulke ouderwetse tijden? Na 6 uur 's avonds kan toch ook iemand een vraag hebben?

Dan wil mijn fractie opnieuw aandacht vragen voor het thema nachtbussen. Eindhoven wordt steeds internationaler en gaat steeds meer naar een 24-uurs economie toe. Eindhoven moet als centrum van de regio openbaar vervoer aanbieden voor iedereen en op alle tijden. Dus ook 's nachts.

Op zijn minst moet gehoor worden gegeven aan de, met algemene stemmen aangenomen, motie voor de realisatie van een stedelijk nachtnet. Daarnaast brengen wij de motie "laatste bus op laatste trein" in herinnering.

Op het gebied van duurzaamheid vindt de VVD het huidige pakket van eisen absoluut onvoldoende. Nu doorrijden met oude, vervuilende bussen en pas helemaal op einde van de concessie misschien met zero-emissie voertuigen te gaan rijden is voor ons een veel te laag ambitieniveau. Euro 4 is een norm uit de jaren 80. Vrachtwagens mogen nu al niet meer verkocht worden wanneer ze niet minimaal voldoen aan de Euro 6-norm.

Wij zouden graag zien dat het college met voorstellen komt om al vanaf de start met zo schoon mogelijke bussen te rijden. Wij zijn bereid om mee te denken hoe we een soort van verbeterde puntensystematiek voor deze concessie kunnen ontwikkelen. We krijgen minimaal de komende 10 jaar niet meer de kans om de grootste vervuilers uit onze stad te weren.

Als laatste over de techniek: niet zo lang geleden zijn de hoogtes van de perrons van de bushaltes aangepast. Is het mogelijk dat als de provincie de concessie toekent aan een vervoerder die met een specifiek type bus wil rijden, die weer een andere hoogte vereist, onze gemeente dan weer de kosten voor het aanpassen van de perrons moet dragen? Is het niet beter om in de concessievraag de hoogte van de perrons voor te schrijven?

De vervoerder moet jaarlijks 150.000 euro in ontwikkelteams storten en wat overblijft vervalt aan provincie. Het kan niet zo zijn dat de provincie hier nog geld aan over houdt. We moeten dit jaarlijks in Eindhoven in kaart hebben en zorgen dat het geld volledig bij de concessie neerkomt.

Dan nog een laatste overweging voor de langere termijn. Kijkend naar de voorgestelde kaart van de buslijnen zien wij weer het klassieke sterpatroon verschijnen. Op zich niet onlogisch gezien de opbouw van onze stad.

Maar reizigers die van stadsdeel naar stadsdeel willen reizen worden op deze manier wel gedwongen om eerst naar het centrum te komen om vervolgens weer hiervan weg te gaan. Dit heeft extra reizigers kilometers en extra drukte op Neckerspoel tot gevolg. Waarom gebruiken we niet een andere unieke eigenschap van ons Eindhovense wegennet, de rondweg?

Een hoogfrequente lijn in twee richtingen met knooppunten op de radialen zou vele voordelen kunnen hebben. We begrijpen dat dit een langetermijnplanning vraagt en zouden aan het college willen vragen om deze mogelijkheid te onderzoeken.