Notitie VVD-fracties G&V OV-Concessie

Blaricum

Gooise Meren

Hilversum

Huizen

Laren

Weesp

Wijdemeren

## Inleiding

De huidige concessie voor het Openbaar Vervoer (OV) in de Gooi en Vechtstreek eindigt in juli 2021. De provincie Noord-Holland is, samen met de gemeenten in de regio, een procedure gestart om te komen tot een nieuwe concessie. Daarvoor is er een Nota van Uitgangspunten (NvU) opgesteld die gevolgd zal worden door een Programma van Eisen (PvE). Kanttekening hierbij is dat het PvE eind maart 2019 wordt vastgesteld door het College van Gedeputeerde Staten (GS), waardoor er mogelijk onvoldoende ruimte is om de raden van de regio G&V te consulteren. Op basis van het PvE wordt een keuze voor een OV-bedrijf gemaakt, waarna de aanbieder in overleg met betrokkenen het regionale vervoersplan opstelt, dat medio 2021 van kracht wordt. De VVD-fracties in de concessieregio Gooi en Vechtstreek staan voor goed OV en een goed OV-netwerk. Goede bereikbaarheid is van groot belang voor de inwoners en bedrijven van de regio Gooi & Vechtstreek (G&V). In de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van 2018 was bereikbaarheid één van de hoofdthema’s van de VVD in deze regio. Een goed OV-netwerk zorgt ervoor dat de gemeente goed bereikbaar blijft, ook buiten de spitsuren, ’s avonds en in de weekenden. Daarvoor is het belangrijk dat het OV regelmatig rijdt op de juiste routes, waarbij de toegang tot OV zo aantrekkelijk mogelijk is. Op plekken waar de vraag naar OV minder groot is, is het de uitdaging om daar op innovatieve wijze op in te spelen.

De wereld verandert snel; bij eerdere concessies was het voldoende om te zorgen voor een fijnmazig net van buslijnen, dat de eigen gemeente met de naburige gemeente verbond. Maar vaak komt het nu voor dat grote, moderne bussen (vrijwel) leeg door de kernen rijden. De OV-concessie van 2021 moet daarom innovatief ingestoken worden, met meer oog naar de vraag in de gemeente en de regio,. Ook op het gebied van duurzaamheid ontwikkelt de technologie zich razendsnel getuige de ambitie voor zero-emisse OV. Het is belangrijk dat de OV-concessie op deze punten inspringt.

## Vraaggericht OV en een concessie op knooppunten

De VVD-fracties in de concessieregio Gooi en Vechtstreek kunnen zich vinden in het uitgangspunt van de provincie van vraaggericht OV; het heeft immers weinig nut om lege bussen te laten rondrijden. Op plekken waar de vraag naar OV minder groot is, is het de uitdaging om met innovatieve oplossingen te komen. Moderne technologie kan hierin een rol spelen; een innovatieve oplossing kan zijn om kleine bussen met een app of per telefoon te reserveren, waarbij een combinatie met doelgroepenvervoer ook een optie is. Het is belangrijk dat deze moderne technologie en de technologische ontwikkelingen goed meegenomen worden genomen bij de nieuwe concessie. Daarnaast moet er ruimte blijven voor initiatieven vanuit de buurt, zoals buurtbussen die mensen naar OV-knooppunten brengen, zou ondersteunt kunnen worden. Voor dit soort initiatieven zijn subsidies vanuit de provincie.

De VVD merkt verder op dat nieuw te bouwen woonwijken niet moeten worden vergeten in de voorbereiding op de nieuwe OV-concessie. Dat geldt ook voor de te verwachten verplaasting van ziekenhuizen en zorgfuncties. Waar nog gebouwd moet worden, is vanzelfsprekend nu nog geen vraag naar OV. Hier moet nadruk op komen bij het verlenen van de concessie, om te voorkomen dat deze nieuwe wijken tot 2030 praktisch onbereikbaar zijn met het OV, waardoor deze mensen eerder in de auto zullen stappen. Na navraag is duidelijk geworden dat deze nog nieuw te bouwen wijken worden meegenomen in de concessie. Aangegeven is ook dat deze concessie in die zin flexibel wordt, dat de provincie er zeker voor gaat zorgen dat nieuwe wijken goed worden ontsloten op het nieuwe OV-netwerk.

In de NvU wordt benoemd dat R-Net achtige productformules, zoals lijn 320, beter aansluiten op de wensen van de reizigers, waarbij de focus ligt op Amsterdam. De spoorlijn en de buslijn 320 worden als dragers van de huidige concessie naar voren gebracht. Zo is deze buslijn goed voor 50% van de opbrengsten van de huidige concessie, afgezet tegen 30% van de kosten. Op deze buslijn komen per dag gemiddeld veel meer instappers dan op de andere buslijnen in de regio. DeVVD-fracties in de concessieregio Gooi en Vechtstreek zien toekomst voor lijnen die vergelijkbaar zijn aan de lijn 320, en hopen dit in samenwerking met de andere partners te bewerkstelligen. Dit kan bijvoorbeeld door snelbussen naar Almere, Amersfoort, Utrecht en Amsterdam. Vooral een snelverbinding naar Almere kan bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio, ook met het oog op een eventuele opening van Lelystad Airport, hetgeen wat het vestigingsklimaat en de lokale economie ten goede kan komen. Een goede verbinding met de vier bovengenomede steden vinden de VVD-fracties in de concessieregio Gooi en Vechtstreek van groot belang. Rond deze hoofdlijnen en knooppunten van de concessie kan dan worden gevoed door lokale verbindingen, die vraag-gestuurd zijn. Het is immers niet wenselijk dat er grote, lege bussen door de kernen rijden.

Door in te zetten op de hoofdlijnen en knooppunten kan er voldoende geld worden overgehouden voor maatwerk rond de hoofdlijnen. Daarbij wordt gedacht aan buurtbussen of specifiek, vraaggericht OV via een app of per telefoon, die dit soort maatwerk mogelijk maken. Concepten zoals een OV-flexlijn of een OV-taxi lijken door technologische ontwikkelingen ook geschikt. Dit kan voorzien dat kleinere en afgelegen kernen en wijken goed bereikbaar blijven met een goede aansluiting op het hoofdnetwerk, waardoor lege bussen op vaste routes worden vermeden. Het is echter wel belangrijk dat er voor initiatieven zoals buurtbussen voldoende vrijwilligers zijn om dit initiatief vorm te kunnen geven. Gebleken is dat er vanuit de provincie subsidies zijn om dergelijke initiatieven te ondersteunen. Deze buurtbussen kunnen rijden op lijnen die eventueel, in de nieuwe concessie, verdwijnen. Rond Enkhuizen is dit gebeurd met lijn 438: deze lijn wordt tegenwoordig bereden door buurtbussen. Wij verwachten dat er, met betrekking tot de buurtbussen en flex-OV, in de concessie een samenwerking wordt beoogd waarbij de concessiehouder samenwerkt met andere bedrijven, de provincie en/of gemeentes in de regio om lijnplanning en materieel te faciliteren, en waarbij de gemeente dan vrijwilligers kan faciliteren.

Het is belangrijk om ons te realiseren dat het concessiegebied Gooi en Vechtstreek een klein concessiegebied is. Er zijn onzichtbare, maar voelbare grenzen wat betreft de concessie. In onze ogen kan door het creeën van meer regiobussen naar verschillende grote steden (zoals Almere, Amersfoort, Utrecht, Amsterdam) een deel van deze voelbare grenzen worden verminderd. Een snelverbinding naar Almere kan bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de regio, ook met het oog op een eventuele opening van Lelystad Airport. Wij hopen dat in het nieuw op te stellen vervoerplan deze grenzen verdwijnen. Daardoor wordt de onderlinge afstemming tussen aanbieders beter.

De provincie stelt een bedrag vast voor de OV-concessie voor Gooi en Vechtstreek. Het is van primair belang dat iedereen toegang heeft tot goed OV. Mocht blijken dat de bijdrage van de provincie niet voldoende is, of dat gebieden verstoken blijven van OV, dan kan het zijn dat het wenselijk is om een mobiliteitsfonds op te stellen, bijvoorbeeld om zo extra verbindingen naar omliggende steden te creeëren. Dit kan ook bijvoorbeeld gebruikt worden om buurtbussen en doelgroepvervoer met vrijwilligers te faciliteren, om zo te zorgen dat mensen voldoende toegang houden tot de knooppunten van het OV-netwerk.

## Zero-emissie

Op het gebied van duurzaamheid kunnen de VVD-fracties in de concessieregio Gooi en Vechtstreek zich goed vinden in de Zero Emissie ambitie (emissievrij rijden). Echter, voor de VVD-fracties in de concessieregio Gooi en Vechtstreek is het belangrijk dat dit gefaseerd gebeurt. Op dit moment is het nog niet mogelijk om op een volledig emissievrij OV-netwerk over te gaan in verband met de kosten en het bereik. Daarom pleiten wij ervoor om de ontwikkelingen op dit gebied in de gaten te houden en op een geschikt moment over te gaan op Zero Emissie bussen. Waar elektrisch en Zero Emissie OV (qua kosten en bereik) nog geen werkbare optie is, moet dat niet geforceerd worden.