

Werkgroep 1:

Vervoer voor iedereen

Introductie

Hierbij onze voorstellen om te komen openbaar vervoer voor iedereen. Wij willen dat iedereen kan reizen, de vrijheid heeft om te reizen ook als je geen auto hebt. Veel groepen in de samenleving zijn afhankelijk van openbaar vervoer en dat geldt niet alleen voor de grote steden in Zuid Holland.

Daarnaast willen meer mensen kiezen voor OV, maar kiezen er niet voor i.v.m. geld, tijd, omslachtigheid, kwaliteit. Provinciale Staten hebben hierin een grote rol om vervoer voor iedereen toegankelijk te kunnen houden; mobiliteit is toch een rest.

We moeten af van het klassieke OV waarbij en veel mensen tegelijkertijd vervoerd worden met een vaste dienstregeling. Er zal in de toekomst meer kleinschalig vervoer geregeld moeten worden.

Flexibiliteit van OV bedrijven is dus noodzakelijk, maar de Provinciale Staten moeten hier dan ook de voorwaarden voor creëren.

Voorstel 1: Hiërarchische samenwerking

In Nederland is het aantal passagiers dat met OV/ de bus reist afgenomen. Tijdens de coronapandemie nam het aantal passagiers verder af.

Een logische reactie zou zijn om te onderzoeken hoe het OV weer aantrekkelijk kan worden gemaakt, waardoor het aantal passagiers van OV weer zou toenemen. Het autogebruik en de files lijken wel weer terug te zijn op het oude niveau van voor de coronapandemie. Door het OV aantrekkelijker te maken zou een potentiële groep automobilisten wellicht het comfort van de auto willen inruilen voor het comfort van het OV. Dat zou niet alleen een gunstig effect hebben op het aantal files op de weg, maar ook bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Met name nu ook de meeste bussen elektrisch rijden of op waterstof.

De logische reactie blijft helaas uit. In plaats daarvan is de reactie dat minder bussen worden ingezet en enkele slechtlopende buslijnen worden opgeheven. Een ontwikkeling die niet alleen in provincie Zuid-Holland, maar in alle provincies in Nederland plaatsvindt.

Hoe komt het dat niet wordt gekozen voor de logische reactie en te zorgen dat het OV gebruik weer toeneemt? Dat komt naar ons idee door een gebrek aan centrale aansturing ten aanzien van OV. Het OV vormt gek genoeg geen belangrijk aandachtspunt op de landelijke politieke agenda. Provincies, steden, gemeenten, waterschappen en OV bedrijven hebben elk met beperkte middelen de regie over een afgebakend deel van het OV. Zo heeft iedere provincie heeft zeggenschap over de streek- en stadsbusdiensten en de provinciale wegen binnen de grenzen van de provincie. Binnen de provincies zijn steden zoals Den Haag en Rotterdam die hun eigen regie hebben op dit gebied. Metro, tram en trein valt ook buiten de zeggenschap van de provincie. Gemeenten binnen de provincie hebben zeggenschap over de inrichting en routes binnen hun gemeenten.

Binnen al deze beperkingen zou Provincie Zuid Holland theoretisch kunnen besluiten tot de eerder genoemde logische reactie op de terugloop aan passagiers en in te zetten op het aantrekkelijker maken van het OV. Provincie ZH is echter gebonden aan het budget dat het Rijk hiervoor beschikbaar stelt aan de provincie. Hierdoor ligt het voor de hand dat de logische reactie te kostbaar is (zeker op korte termijn, voordat het aantal passagiers weer toeneemt) en in plaats daarvan kiest om minder bussen te laten rijden en weinig gebruikte lijnen op te heffen. Dat is ontzettend zonde, want door deze maatregel zal het aantal passagiers niet toenemen en voorzie je eerder een verdere afname van passagiers.

Wij zijn van mening dat dit niet de meest wenselijke reactie is, maar dat deze reactie onvermijdelijk is door de gefragmenteerde structuur van zeggenschap over het OV in Nederland. Een centrale OV raad die als hoogste orgaan zeggenschap zou hebben over al het OV in Nederland, is nodig om waar nodig sturing te geven, benodigde onderzoek te verrichten en algemeen OV betreffende besluiten te nemen. Een centrale OV raad die voldoende middelen vanuit Rijksoverheid voor de Provincies en steden vrij weet te maken om de logische reactie en verdere ontwikkeling van het OV te kunnen realiseren. Een centrale OV raad die kan sturen waar verschillende provincies, gemeenten, bedrijven e.d. samenwerken om tot de beste resultaten te komen.

Samengevat:

Provinciale Staten pakt de regie terug over alle OV bedrijven in de Provincie, zodat er een duidelijke besluitvorming en beleid is.

Voorstel 2 Beschikbaar OV

We willen natuurlijk allemaal een betere bereikbaarheid met het OV. Meer dekking in de rustige gebieden, hogere frequentie in steden en daarbuiten. Daarnaast is het prettig als we weten, dat we ook later op de avond met het OV naar huis kunnen komen. Hierdoor zullen we buiten gebieden moeten laten aansluiten op steden. Deze gebieden hebben nu vaak geen bus of ander OV meer rijden, omdat de gebieden onrendabel zijn (te weinig reizigers).

Om deze gebieden beter te laten aansluiten op steden of grotere OV knooppunten, denken we dat we hier een combinatie moeten maken van de reguliere bus en een belbus (kleinschaliger of deelvervoer). In de drukke perioden (bijv. spits) wordt er een reguliere bus ingezet, die minimaal 1x per 30 minuten gaat rijden, daarbuiten is er dan een nieuw type belbus (kleinschalig vervoer). Deze is ook beschikbaar in de avond tot 01.00.

Voor het beter laten functioneren en laagdrempeliger te laten zijn (minder belemmering in reserveren en onduidelijkheid reistijd), zien we graag een goede integratie in de 9292 app. Het mooiste zou zijn als de belbus, met zijn flexibele rit, kijkt naar de boekingen en dan de beste route berekent. Dit is naar een voorbeeld van een vervoersoptie zoals te vinden is in de VS: BRIDJ.

Bridj NSW

Bridj Technology

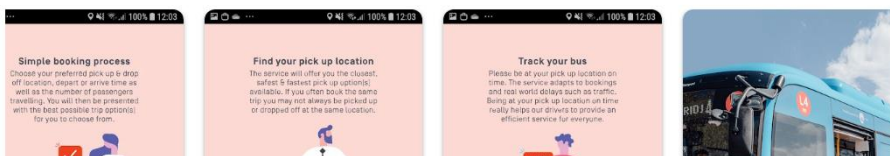
3,4★
255 reviews

10K+
Downloads

E
Iedereen

Installeren

Aan verlanglijstje toevoegen



Naast het feit dat we gebieden beter met elkaar willen verbinden, moeten we ook kijken naar de frequentie van het OV. Het is bewezen dat bij een frequenter OV, de deelname aan het OV ook hoger zal worden. Ons voorstel is om in de buitengebieden te werken naar 1x per 14 minuten en naar 1x per 7 minuten voor de drukker gebieden.

Samengevat:

OV beter beschikbaar te maken door de frequentie op te hogen en de rustige gebieden te verbinden met steden of knooppunten. Dit laatste door een combinatie van streek- en belbus, die vaker rijden en langer doorrijden.

Voorstel 3: Kwalitatiever OV

Met het OV reizen moet ook comfortabeler worden. Van het wachten bij de halte, opstappen en de reis in het OV. We willen namelijk dat het OV een goed alternatief is van de reis in de auto. Er is geen algemeen kwaliteitsniveau of norm vastgesteld voor het OV, waardoor er veel verschillen zijn en ook dat er in sommige gevallen geen voorzieningen zijn.

Wij stellen voor om, afhankelijk van de vraag en frequentie op de betreffende lijnen, een kwaliteitsnorm af te spreken.

Minimaal bij wachtplaatsen een bankje en een prullenbak. Hoe hoger de frequentie van de halte, hoe beter de voorzieningen dienen te zijn. Denk hierbij aan een hokje en/of een elektrisch informatie bord.

Ook willen we dat bij verhoogd perrons altijd een lift aanwezig is voor rolstoelgebruikers. Bij bijvoorbeeld Leidschendam-Voorburg is er geen rolstoel mogelijkheid, hierdoor kunnen rolstoelgebruikers niet uit stappen en dus beperkt worden in hun reismogelijkheid.

Daarnaast willen wij dat er bij elke halte een goede en veilige mogelijkheid is om je fiets op te bergen.

Samengevat:

Een basisvoorziening vaststellen voor elke halte, die uitgebreid kan worden n.a.v. de frequentie van de betreffende halte.

Voorstel 4: Betaalbaar OV

OV is nu niet betaalbaar voor iedereen en het lijkt erop, dat alleen bepaalde groepen nu kunnen reizen met het OV. In ons land bestaat niet voor niets de term vervoersarmoede. Deze term gaat over niet alleen over de beschikbaarheid maar zeker ook over de betaalbaarheid van het OV in ons land.

Om kosten voor bepaalde groepen te verlagen, zijn er regelingen, meestal vanuit de gemeente geregeld. Daarbij zou een beleid vanuit de Provinciale Staten mooi zijn.

Gratis OV is een mooi idee, maar we weten dat dit helaas niet haalbaar is. Er zijn meerdere proeven in het buitenland geweest, om te laten zien dat dit niet de oplossing is. En de kosten van het OV moeten ergens van worden betaald.

Wat zou dan wel mogelijk zijn?

Wij denken dat door de volgende oplossingen de kosten voor de burger, om gebruik te maken van het OV, kunnen verlagen en zo meer burgers gebruik kunnen laten maken van het OV.

Provinciale budget verhogen voor het OV, dit zal betekenen dat er een andere keuze moet worden gemaakt in de verdeling van de pot met geld van de Provincie. Er moet dus gekozen worden voor OV. Zie ook onder voorstel 1 dat er duidelijke keuzes gemaakt moeten worden.

Vervoersbedrijven aansporen interne kosten te verlagen binnen hun bedrijven, wellicht via aanbesteding. Helaas kunnen de Provinciale Staten dit niet zelf, het Rijk zal hierbij moeten helpen. Het Rijk stelt grenzen aan de beloningen binnen bedrijven, waardoor er een ander/ groter percentage over blijft voor het bekostigen van OV en dus prijzen naar beneden kunnen.

Voor de volgende oplossing kunnen de Provinciale Staten het ook niet alleen. Het zou fijn zijn als werkgevers gestimuleerd worden om werkgevers met het OV te laten gaan (meer reizigers in OV!). Hierdoor zou een lease auto minder aantrekkelijk moeten worden gemaakt, dus denk aan fiscale regels. Wellicht ook in combinatie met OV buiten de spits goedkoper te maken en/of gratis voor bepaalde groepen.

En wellicht kan dan accijns op OV ook naar beneden, net zoals bij brandstof voor auto's is gebeurd?

Samengevat:

Betaalbaarder maken van het OV door een andere verdeling van budget van de Provinciale Staten. En daarnaast aansturen bij vervoersbedrijven op een andere kostenstructuur, werkgevers/ werknemers regelingen met goedkoper of gratis OV, accijns verlaging.

Voorstel 5: Personeelstekort

In het OV is er veel vraag naar nieuw personeel om de gaten, die nu in het rooster er al zijn of op korte termijn ontstaan, te kunnen vullen. Wij denken een aantal oplossingen hebben, waardoor het tekort aangevuld kan worden. Hierdoor ontstaan er betere mogelijkheden om de minder gunstige lijnen open te houden.

Oplossingen hiervoor zijn:

- Breder wervingsbeleid, waardoor andere groepen ook benaderd kunnen of mogen worden. Wij denken hierbij aan bijvoorbeeld statushouders en/of studenten. Maar denk ook aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt (mensen die langdurig werkloos zijn). Bij studenten zal er wellicht minder moeite zijn met flexibele roosters of avond/nachtdiensten. Uit gesprekken bleek dat er nog geen werving onder deze groepen is. Niet alle beroepen zijn wellicht mogelijk, maar ze kunnen wel het huidige personeelsbestand ondersteunen en taken uit handen nemen.
- Interne omscholing; van bijvoorbeeld tramconductor naar trambestuurder. Wij komen het niet tegen op websites. Terwijl dit toch gestimuleerd zou moeten worden, zeker voor het doorgroeien (en beter salaris)
- De tijden voor het werken in het OV zijn onregelmatig en lastig in te plannen met eventueel thuis situatie. In de meeste vacatures van het OV wordt er gesproken over een fulltime functie, waardoor bepaalde groepen niet snel solliciteren. Ook lijken de roosters erg vast, waarom niet in kortere diensten over de dag heen (ochtend, middag, avond?)
- Investeer in de opties om voertuigen te automatiseren en zelfrijdend te maken. Dit is mogelijk voor een bepaald gedeelte van het OV, maar kan ruimte vrij maken voor een ander gedeelte van het OV. De metro is hierbij de beste optie, gezien deze vaak op een gesloten baan rijden. Innovatie kan wellicht worden afgedwongen als punt bij een aanbesteding, zie ook

Samengevat:

Personeelstekort oplossen door breder wervingsbeleid, interne omscholing, andere diensten inrichting en automatisering van de voertuigen.

Samenvatting van de beslispunten:

Voorstel 1:

Provinciale Staten pakt de regie terug over alle OV bedrijven in de Provincie, zodat er een duidelijke besluitvorming en beleid is.

Voorstel 2:

OV beter beschikbaar maken door de frequentie op te hogen en in de rustige gebieden door een combinatie van streek- en belbus, die vaker rijden en langer doorrijden.

Voorstel 3:

Een basisvoorziening vaststellen voor elke halte, die uitgebreid kan worden nav de frequentie van de betreffende halte.

Voorstel 4:

Betaalbaarder maken van het OV door een andere verdeling van budget van de Provinciale Staten. En daarnaast aansturen bij vervoersbedrijven op een andere kostenstructuur, werkgevers/ werknemers regelingen met goedkoper of gratis OV, accijns verlaging.

Voorstel 5:

Personeelstekort oplossen door breder wervingsbeleid, interne omscholing, andere diensten inrichting en automatisering van de voertuigen.