

## Collectief vervoer: de toekomst van provincies én gemeenten

Pleidooi voor een stem van de gemeente in de aansturing van het openbaar vervoer door de provincie



Brochure van de Vereniging Openbaar vervoer Centrumgemeenten (VOC) voor de **politieke partijen** die in 2015 deelnemen aan de verkiezingen voor de Provinciale Staten.

## Introductie

De Vereniging Openbaar vervoer Centrumgemeenten (VOC) behartigt de belangen van gemeenten met een openbaarvervoerknooppunt. In de aanloop naar de Provinciale Statenverkiezingen van 2015 geven wij graag een aantal overwegingen over het openbaar vervoer aan u mee. Wij formuleren onze standpunten vanuit de optiek van de lokale overheden in de centrumsteden. Bij de VOC zijn zowel kleine als grote centrumsteden aangesloten. Meer informatie over de VOC vindt u op [www.vocgemeenten.nl](http://www.vocgemeenten.nl). Op de laatste pagina van dit document staan onze contactgegevens.

We zien dat de provincies staan voor de grote opgave om het regionale openbaar vervoer ondanks de Rijksbezuinigingen op peil te houden. Dit betekent dat er steeds meer nadruk komt te liggen op het efficiënter inrichten van het vervoer. We zien graag dat gemeenten worden betrokken bij dit afwegingsproces. De formele verantwoordelijkheid van gemeenten in het openbaar vervoer is meestal beperkt tot beleidszaken in de domeinen die direct gerelateerd zijn en ondersteunend zijn aan het openbaar vervoer.<sup>1</sup> Denk daarbij aan wegbeheer, ruimtelijke ordening, economisch beleid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid van de steden, kernen, wijken en voorzieningen. Ook het sociale aspect van openbaar vervoer heeft een groot raakvlak met de maatschappelijke taken en bevoegdheden van gemeenten. Daarbij speelt in het bijzonder de relatie tussen het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer.<sup>2</sup>

In dit stuk laten we het belang zien van een goede betrokkenheid van de lokale overheid bij het openbaarvervoerbeleid. Daarbij stippen we punten aan die volgens ons verbeterd kunnen worden en waarbij de gemeente een rol in kan vervullen. Wellicht spreekt niet ieder thema u aan, of benoemen we zaken die in uw provincie juist al goed zijn geregeld. We hopen dat u dat niet weerhoudt om verder te lezen, want mogelijk sluit een volgend onderwerp juist wel weer goed aan op de situatie in uw provincie.

U vindt in dit document als eerste een samenvatting welke wordt gevolgd door een uiteenzetting per onderwerp. Onze contactgegevens vindt u op de laatste pagina.

---

<sup>1</sup> Per 1 januari 2015 is het wettelijk kader voor de stadsregio's (samenwerkende gemeenten) opgeheven en is het bevoegd gezag voor het regionale openbaar vervoer in alle regio's belegd bij de provincie, behalve in de stedelijke gebieden van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. In een aantal gebieden wordt (een deel van) de OV-bevoegdheden overgedragen aan samenwerkingsverbanden van provincies en gemeenten (bijvoorbeeld Groningen en Drenthe) of direct aan gemeenten (Flevoland).

<sup>2</sup> Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de aansturing van verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Wmo-vervoer is voor mensen die niet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen. Daaronder valt per 1 januari 2015 ook het voormalige AWBZ-vervoer (vervoer van mensen met een functiebeperking van en naar bijvoorbeeld een begeleide dagbesteding). Andere vormen zijn het leerlingenvervoer (voor scholieren naar een verafgelegen onderwijsinstelling en kinderen met een handicap), vervoer in het kader van de Participatiewet (voor 1 januari 2015 het WSW-vervoer; het woon-werkverkeer voor mensen met een handicap die dit niet zelfstandig kunnen) en vervoer in het kader van de Jeugdwet (vervoer naar een locatie waar jeugdhulp wordt geboden).



De verkiezingen komen er aan en politieke partijen schrijven hun partijprogramma's. Openbaar vervoer is een belangrijk thema voor veel mensen. Zowel voor de forens, student en scholier die er dagelijks van gebruik maakt, maar ook voor de recreatieve reiziger. Gemeenten kunnen provincies helpen om het openbaar vervoer beter aan te sluiten op de wensen van reiziger.



Gemeenten zorgen voor infrastructuur voor de bus: vrije busbanen, haltes en busstations, palen voor reisinformatie en voorrang op de kruispunten. De lokale overheden zijn ook verantwoordelijk voor bereikbaarheid, luchtkwaliteit en doelgroepenvervoer. Ook hebben gemeenten een rol in de sociale veiligheid en het vitaal houden van binnensteden, kernen en wijken. Allemaal onderwerpen die afstemming vragen met het openbaar vervoer. Betrek daarom gemeenten in alle fasen van het OV-beleid: van visie tot bepaling van het bestek tot concessiebeheer.

## Samenvatting

### Integratie OV en doelgroepenvervoer: naar collectief vervoer

Het moment is aangebroken voor provincies en gemeenten om hun handen ineen te slaan. Vanwege de bezuinigingen in het doelgroepenvervoer (gemeentelijk domein) en in het openbaar vervoer (provinciaal domein) is nú het moment om deze vormen te integreren. **Om tot een optimale samensmelting te komen is het raadzaam om als provincie en gemeenten samen het collectief vervoerbeleid vorm te geven.** Bekijk daarbij de mogelijkheid om de samenwerking gestalte te geven via een vervoerregio waarin het beleid voor het integrale collectief vervoernetwerk wordt bepaald.

### Tarieven en imago

We vinden het goed dat regio's vrijheid hebben om het tarief in het openbaar vervoer te bepalen en daarbinnen te differentiëren. Het leidt echter ook tot situaties waarbij er tariefverschillen zijn voor een rit tussen twee haltes. Dit roept soms verontwaardiging op bij reizigers, zeker wanneer voor een klein stuk een groot prijsverschil bestaat. Daarnaast denken we dat het goed is als in steden waar daar behoefte aan is zonale tarieven worden ingevoerd, zoals een verchipt eurokaartje. **Helder prijsbeleid is naar ons idee belangrijk voor het imago van het openbaar vervoer** en komt regelmatig terug in debatten in de gemeenteraad. Voor gemeenten dus een belangrijk thema.

### Duurzaamheid

Voor gemeenten is een schone lucht erg belangrijk. Vooral in stedelijke gebieden leveren emissies van voertuigen problemen op met de luchtkwaliteit. Het heeft een meetbaar effect op de volksgezondheid en het is daarom belangrijk dat we ook de uitstoot van het openbaar vervoer omlaag brengen.

**Gebruik de infrastructuur voor duurzame energievoorziening voor andere sectoren ook voor het openbaar vervoer.** Gemeenten helpen graag om partijen bij elkaar te brengen om van elkaars voorzieningen gebruik te maken.

### Flexibiliteit en systeeminnovatie

De huidige openbaarvervoerconcessies zijn niet altijd voldoende ingericht op de maatschappelijke tendensen en op kleinere aanbieders. We zien door bezuinigingen buslijnen verdwijnen, maar we zien tegelijkertijd ook dat door particulieren, maar ook mondiaal opererende ondernemingen nieuwe diensten ontstaan die op een hele andere manier zorgen voor de verbinding tussen vraag en aanbod. Ook zien we dat er geen kleine spelers de OV-markt betreden. **Concessies zouden daarom kleiner moeten worden gemaakt, zodat het lokale touringcar- of taxibedrijf een kans krijgt om bijvoorbeeld het stadsnet te exploiteren.** Wellicht kunnen daarnaast de op internet gebaseerde diensten een rol vervullen op plekken waar het reguliere openbaar vervoer onvoldoende aanbod biedt. Het is daarom raadzaam om goed te kijken naar manieren om deze ontwikkelingen in te passen in wetgeving en concessiesystematiek. Mede vanwege de relatie tot de burger en de verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer en lokale taxiregeling denken gemeenten hier graag over mee.

### Trein en station

Lokale overheden hechten veel waarde aan een station in hun gemeente. Met een station is de gemeente immers bereikbaar via een hoogwaardige vorm van openbaar vervoer. Gemeenten hebben



daarnaast verantwoordelijkheden rondom het spoor (overwegen, omwonenden), maar ook op het stationsplein (sociale veiligheid, fietsvoorzieningen) en biedt het de toegang tot allerlei in de buurt gelegen voorzieningen voor mensen uit de omgeving. **Betrek gemeenten daarom als belanghebbende en als verantwoordelijke medeoverheid bij beslissingen over de dienstregeling en andere railgebonden onderwerpen.** Zorg er daarnaast voor dat het fietsparkeren op stations ook een verantwoordelijkheid wordt voor de spoorvervoerder.

### **Deur tot deur**

Niet alleen het onderdeel van de reis waarin de reiziger in de bus of trein zit is van belang, maar we moeten ons richten op de gehele reisketen. Daarnaast moeten we het openbaar vervoer zien te positioneren als een goed alternatief binnen de verschillende mogelijkheden die reizigers hebben. Belangrijke factoren hierbinnen zijn actuele, snel toegankelijke en uitgebreide informatie over de reis over de gehele keten. Ook gemeenten nemen een belangrijke rol in voor de informatievoorziening. Denk daarbij aan allerlei voorzieningen rondom het openbaar vervoer, zoals toegankelijkheid, parkeerinformatie, informatie over verkeersstromen, maar ook de reisinformatie over de verschillende vormen van doelgroepenvervoer. **Voor het optimaal inkleuren van het deur-tot-deur-vervoer is de gemeente onmisbare partner.**

### **Ruimtelijke ordening en wegbeheer**

Gemeenten en provincies zijn beide verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening en beide overheidslagen zijn wegbeheerder. Zodra iets verandert in de ruimtelijke inrichting kan dit grote gevolgen hebben voor het openbaar vervoer en andersom is het belangrijk voor gemeenten om te weten welke plannen er zijn met het lijnennet. **Het is evident dat de opdrachtgever van het openbaar vervoer daarom in alle stadia van planvorming in overleg treedt met de gemeente en andersom, de gemeente vroegtijdig schakelt met de planners van het openbaar vervoer.**

### **Structureel openbaarvervoeroverleg**

Sinds 2014 kennen we overal in Nederland de landelijke en de landsdelige OV/Spoortafels. In dit structurele gremium overleggen overheden, vervoerders en spoorbeheerder met elkaar over allerlei beleids- en projectzaken over zowel het landelijke als het regionale spoor en het stad- en streekvervoer. De tafelindeling van de landsdelige OV/Spoortafels wordt bepaald door de provincies. **Vanwege de vele raakvlakken van het gemeentelijk domein met het openbaar vervoer vragen wij om in ieder geval de steden met een centrumfunctie in het openbaar vervoer aan te laten schuiven bij het overleg.** Nodig daarnaast gemeenten uit als de agenda daar aanleiding toe geeft.

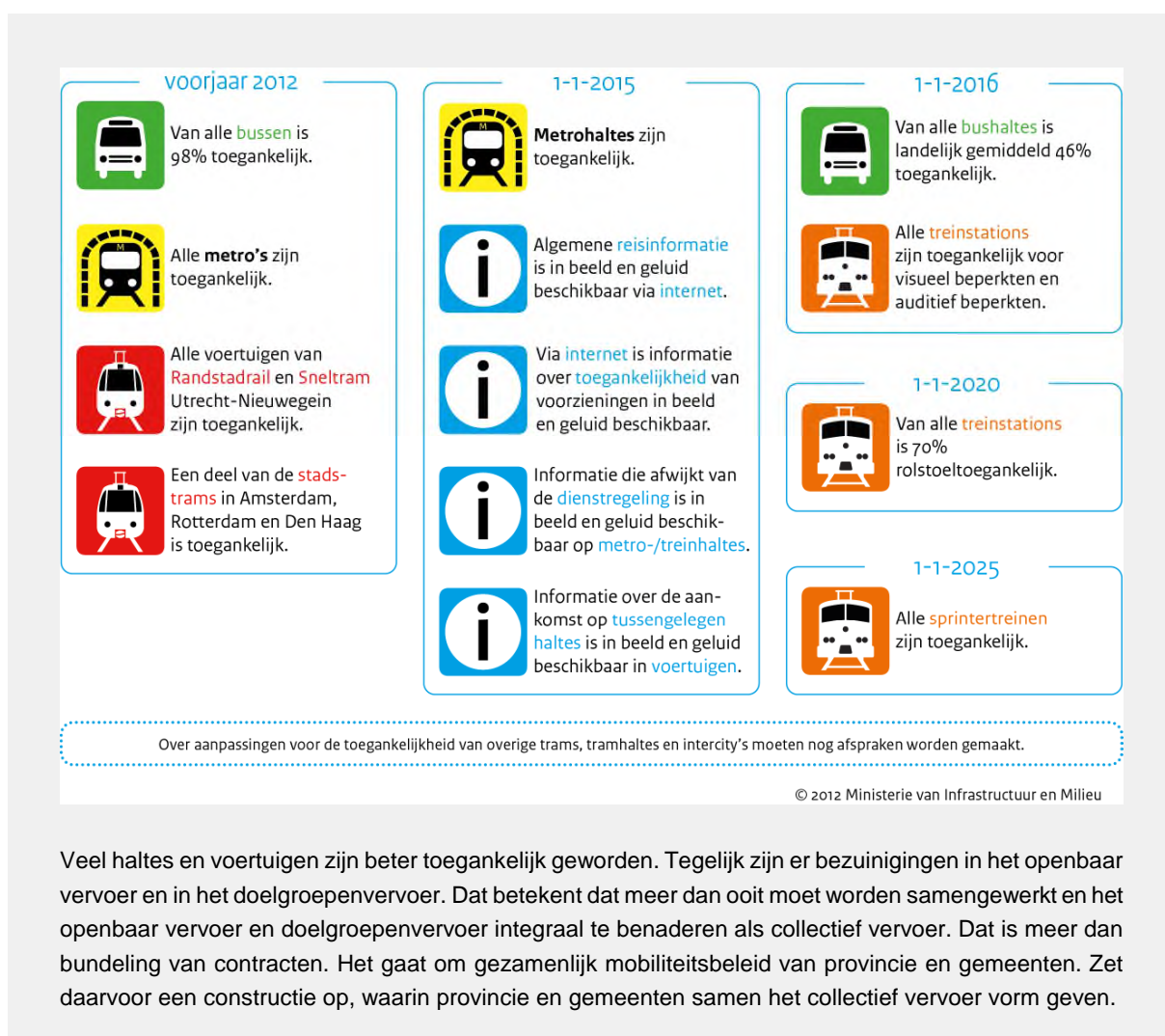
### **Tot slot: een formele positie voor de steden**

Gemeenten hebben een belangrijke rol in het openbaar vervoer. Vooral in de stedelijke gebieden is de lokale overheid onmisbaar. **Geef de steden daarom een formele rol in de vormgeving van het openbaar vervoer.** Onderzoek de mogelijkheid van een gezamenlijke integrale aansturing van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer.

# Uiteenzetting

## Integratie OV en doelgroepenvervoer: naar collectief vervoer

Provincies worden geconfronteerd met minder middelen voor het openbaar vervoer. Dat betekent dat er soms harde keuzes moeten worden gemaakt en lijnen met lage bezetting geheel of gedeeltelijk verdwijnen. Dorpen en stadswijken kunnen daardoor onbereikbaar worden met het openbaar vervoer. Tegelijkertijd worden gemeenten verantwoordelijk voor meer taken in het sociale domein, maar moet dit plaatsvinden met minder geld. Dit leidt tot bezuinigingen in het doelgroepenvervoer. Niet alleen in verschijningsvorm, maar ook op financieel gebied verhouden beide werelden zich aardig tot elkaar. In het doelgroepenvervoer werd in 2013 in totaal ongeveer € 1 miljard gestoken tegenover circa € 1,3 miljard in het regionale openbaar vervoer.<sup>3</sup> Onder meer vanwege de betere toegankelijkheid van bushaltes en voertuigen zien we dat het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer – weliswaar voor een beperkte groep – steeds dichterbij elkaar komen te liggen.



Omdat zowel de provincies als gemeenten worden geconfronteerd met bezuinigingen en systeemveranderingen in de verantwoordelijkheidsverdeling lopen we het risico dat iedere organisatie

<sup>3</sup> Bron: Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV, Onderzoek in opdracht van het Ministerie VWS, MuConsult, juni 2013.

gedwongen is zich volledig te storten op de eigen verantwoordelijkheden en de contracten onder eigen beheer. Het risico ligt op de loer dat daarmee het zicht op de domeinen van de andere organisaties verloren gaat, of wordt verwacht dat een probleem wordt opgelost binnen een ander domein. Het is niet ondenkbaar dat een groep mensen die nu gebruik maakt van de regiotaxi voor bepaalde ritten wordt geacht gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer. Dat betekent dus dat die openbaar vervoerverbinding dan wél in de lucht moet worden gehouden. Daar tegenover staat dat er al veel wordt samengewerkt tussen overheden en zij goed inzicht hebben in elkaars problematiek. Zo zijn er bijvoorbeeld al regionale vervoercentrales actief. Het benoemde risico is dus nadrukkelijk in letterlijke zin een risico en niet de gemene deler.<sup>4</sup>

Het is belangrijk om inzicht te krijgen in de kosten van een rit in het doelgroepenvervoer tegenover de kosten van een rit in het openbaar vervoer. Dit verschilt per vervoersvorm en per locatie. Immers, een bestaande buslijn kan mogelijk tegen weinig meerkosten een extra passagier meenemen die voorheen gebruik maakte van het doelgroepenvervoer. Maar wanneer een nieuwe buslijn zou moeten worden ingevoerd voor die ene nieuwe passagier, dan geldt een ander kostenplaatje. We moeten er voor zorgen dat niet alleen de schotten tussen de verschillende vormen van doelgroepenvervoer verdwijnen, maar dat de overheden die verantwoordelijk zijn voor het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer bereid zijn verder te kijken dan hun eigen verantwoordelijkheid. Dat betekent dat er soms een openbaar vervoerlijn in leven moet worden gehouden, omdat we anders veel meer kwijt zijn aan het doelgroepenvervoer.

Wij pleiten er voor dat gemeenten en provincie gezamenlijk afspraken kunnen maken over de meerkosten die daarvoor moeten worden gemaakt, afgemeten tegen de grotere opbrengsten die daar tegenover staan. Met een integrale visie op het collectief vervoer dan bereiken we een maatschappelijk optimum in de kostenefficiëntie in het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. Dat betekent dat binnen gemeenten afstemming moet plaatsvinden tussen de verschillende portefeuilles waar vervoersvoorzieningen onder vallen, dat daar bovenop afstemming tussen gemeenten onderling zal moeten plaatsvinden over de gehele breedte van het doelgroepenvervoer, maar zeker óók gekeken moet worden naar de mogelijkheden van gezamenlijk vervoersbeleid van provincie en gemeenten. Juist omdat alle afzonderlijke overheden allemaal over een *deel* van het probleemgebied gaan is samenwerking tussen *alle* gemeenten en de provincie cruciaal. Het is belangrijk om een dergelijke samenwerking te fixeren. Het is daarom goed om te kijken of een vervoerregio mogelijk is waarin provincies en gemeenten samen het collectief vervoerbeleid vorm geven, gezamenlijk participeren en samen (de randvoorwaarden voor) het integrale lijnennet bepalen.

---

<sup>4</sup> Bent u op zoek naar goede voorbeelden van samenwerking tussen provincie en gemeenten en gemeenten op het gebied van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer? Neem contact met ons op, we brengen u graag in contact met de betreffende overheden.

## Tarieven en imago

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer over de langere afstand betaalbaar is voor de reiziger, maar we moeten de korte afstanden niet uit het oog verliezen. Voornamelijk in het stedelijk vervoer zien we graag dat de mogelijkheden van de OV-Chipkaart beter worden benut. Zo kunnen één of meerdere zonale tarieven uitkomst bieden om de prijs voor het vervoer in een stedelijke regio overzichtelijk te maken. Een stadszone kan naast een kilometertarief bestaan, net zoals het eurokaartje in het verleden naast de strippenkaart bestond. Het is maar net wat voor de reiziger handiger is en wat zich beter laat communiceren.

Binnen dit onderwerp zien we dat het voorkomt dat waar bussen van verschillende concessiegebieden hetzelfde traject rijden, reizigers worden geconfronteerd met uiteenlopende tarieven. Er is een voorbeeld in Haarlem, waarbij een rit van de rand van de binnenstad naar het station met de ene lijn €2 kost en met de andere buslijn vanaf dezelfde halte €5 (verplicht retourtje). Afgezien van de hoge bedragen voor een rit over de korte afstand is het belangrijk dat de gezamenlijke concessieverlenende overheden een oplossing aandragen voor de tariefverschillen binnen één stad, want dit leidt tot imagoschade van het openbaar vervoer. Dit is een voorbeeld uit Haarlem en dit speelt niet bij elk traject of bij elke halte, maar we hopen dat u bereid om in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) tot afspraken te komen met de andere concessieverleners en vervoerders op landelijk niveau.<sup>5</sup>



Hoe reizigers worden geconfronteerd met tarieven draagt bij aan het imago van het openbaar vervoer. Afgezien van de hoogte van de prijs staat overzicht en gemak voorop. Waar bussen van verschillende concessies rijden moeten overheden en vervoerders tariefafspraken maken zodat de reiziger één tarief betaalt. En kijk ook eens naar concepten als het Eurokaartje.

Gemeenten staan als eerste overheid dicht bij de burger en bedrijfsleven. Ook al is de gemeente niet

<sup>5</sup> Deze brochure is opgesteld voor alle provincies en we laten buiten beschouwing of dit punt in deze vorm in uw provincie speelt. Wellicht dat dit probleem niet speelt in uw provincie. Ook in dat geval vragen we bij aandacht voor deze situatie vanwege het belang dat de gezamenlijke concessieverleners op landelijk niveau tot afspraken komen.

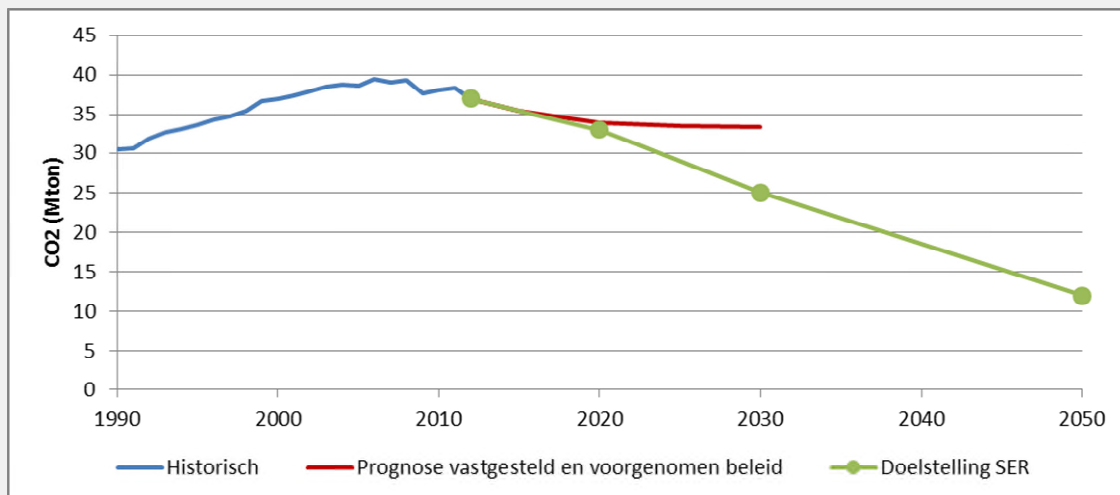


formeel verantwoordelijk voor de aansturing van het openbaar vervoer, in menig raadsdebat komt het openbaar vervoer ter sprake. Maak daarom gebruik van de kennis van gemeenten. Zorg er voor dat u ze betreft bij discussies over tarieven. Reizigersbelangenverenigingen alleen zijn niet voldoende. Via de gemeente hoort u wat er lokaal leeft bij het openbaar vervoer en daarbij ook wat de niet-frequente reiziger vindt van het openbaar vervoer. En het is juist dié groep die we ook in het openbaar vervoer willen zien.

## Duurzaamheid

Het openbaar vervoer behoort tot de duurzamere vormen van vervoer. In de laatste jaren zijn enorme sprongen gemaakt in de verduurzaming van het wagenpark. Gemeenten zijn gebaat bij de lagere uitstoot van de bussen vanwege de luchtkwaliteit voor de omwonenden en medeweggebruikers en andere duurzaamheidsdoelstellingen. We zien dat de verdere vergroening doorzet. Nadat in een aantal openbaarvervoerconcessies de aardgasbussen hun intrede hebben gedaan, evenals de dieselbussen met emissiestandaard Euro EEV, komt de volgende generatie er aan (Euro VI). Bussen met een brandstofcel en elektrische bussen staan klaar om als pilot te worden ingezet. In Den Bosch wordt de stadsdienst voorzien van elektrische bussen en andere steden zullen ongetwijfeld volgen.

Gemeenten juichen deze ontwikkelingen toe en denken graag mee om de bussen de weg op te krijgen. Het is vaak een kip-en-ei-verhaal. De energievoorziening moet op orde zijn voordat de bussen die gebruik maken van een innovatieve aandrijving kunnen rijden. En andersom gaat niemand bouwen als er geen zekerheid is dat de dienst wordt afgenomen. Maar als overheden hebben we de mogelijkheden om zowel de vraag- als de aanbodkant te sturen. En we kunnen meer met samenwerking.



Weliswaar is luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub>-uitstoot niet hetzelfde, en de ene fossiele brandstof scoort beter op roetdeeltjes, dan op CO<sub>2</sub> of op NO<sub>x</sub>, maar in grote lijnen gaat de ontwikkeling van emissies ten gunste van klimaat en luchtkwaliteit bij voertuigen hand in hand. Hier zien we de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de klimaatdoelstellingen die zijn afgesproken in het SER-Akkoord. Niet alleen willen we als gemeenten zelf vermindering van de milieuvuiling, we hebben ons er ook aan gecommitteerd. En dit geldt niet alleen voor grote gemeenten. Sterker nog, vanwege het lage aandeel van openbaar vervoer en fiets op het platteland is het aandeel van de landelijke gemeenten in de uitstoot van CO<sub>2</sub> per inwoner twee keer zo groot als in de steden. Bron: [CROW KpVV](#)



De elektrische bus avant la lettre. In Arnhem rijdt al sinds jaar en dag stadsvervoer dat lokaal geen uitstoot kent. Net als een aantal andere steden in Nederland overigens die hun tramnetwerk na de Tweede Wereldoorlog ombouwden tot een trolley-net. In Amsterdam wordt gesproken over de introductie van bussen die de elektriciteitsvoorziening van de tram gaan gebruiken om de accu te laden en in Den Bosch wordt de proef met elektrische bussen voortgezet. Het is een kwestie van tijd dat andere steden volgen.

Omdat niet alleen het openbaar vervoer staat voor uitdagingen om de mobiliteit verduurzamen ligt een integrale benadering van duurzame mobiliteitsvoorzieningen met andere partijen voor de hand. Wanneer een koppeling kan worden gemaakt met het wagenpark van de overheden in de regio, maar ook bijvoorbeeld met de voertuigen in het contractvervoer of andere voorzieningen die de overheden ofwel zelf uitvoeren ofwel aanbesteden kan gebruik worden gemaakt van dezelfde voorzieningen. Als gemeenten en provincie de handen in één slaan, kan een enorme stap worden gezet in de verduurzaming van de publieke vervoer- en transportdiensten. Onlangs is begonnen met een pilot in een aantal grote gemeenten met de verduurzaming van de stedelijke distributie. Ook in de logistieke sector, waar vaak de gemeente het eerste aanspreekpunt is, zijn wellicht integrale oplossingen samen met het openbaar vervoer denkbaar.

## Flexibiliteit en systeeminnovatie

De systematiek van aanbesteding en concessieverlening in het stad- en streekvervoer kennen we ruim een jaar of tien. Overheden hebben ondertussen veel geleerd en verbeteringen doorgevoerd, maar we zijn er nog niet. Een belangrijk punt waar concessies nog onvoldoende voor zijn ingericht is flexibiliteit. Er is niet altijd ruimte voor ondernemingen om vervoersoplossingen te bieden waar het vervoerbedrijf dat de OV-concessie heeft verkregen niet rijdt. Denk daarbij aan een bedrijventerrein waar de ondernemingen gezamenlijk volgens een dienstregeling een busje willen laten rijden van en naar het station. Al is het maar twee keer per dag, de regelgeving blokkeert deze mogelijkheid, omdat het formeel een vorm van openbaar vervoer is en dit is voorbehouden aan de concessiehouder. De achtergrond van de regelgeving is begrijpelijk, immers, de concessiehouder heeft allerlei beperkingen en verplichtingen door het aannemen van de concessie en dit zou leiden tot oneerlijke concurrentie. Maar wanneer de markt een traject laat liggen, dan zou het mogelijk moeten zijn voor andere partijen om dit gat te vullen.

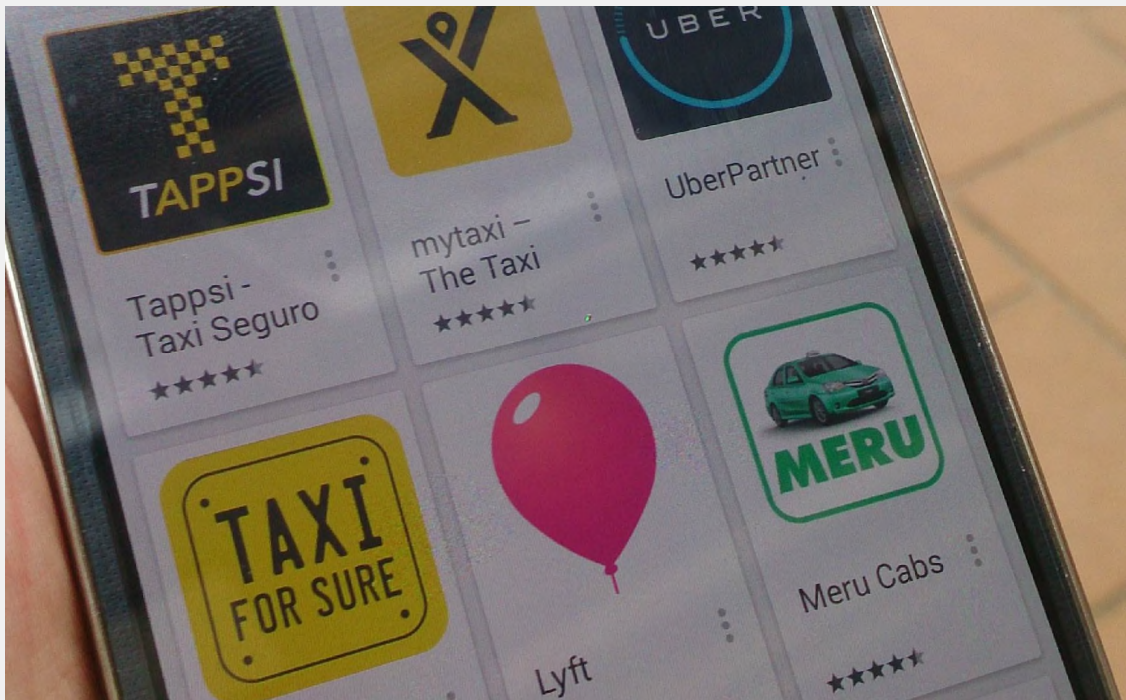
Vanwege de trend van schaalvergroting klinkt dit wellicht wat vreemd, maar onderzoek de mogelijkheid om concessies juist wat kleiner te maken en onderdelen (gebied, lijn, rit) zelfs los te knippen van de grotere concessie. Op die manier openen zich niet alleen mogelijkheden om doelgroepenvervoer en openbaar vervoer te integreren, maar worden mogelijkheden geboden voor het lokale midden- en kleinbedrijf (bijvoorbeeld touringcarbedrijven of taxibedrijven) in te laten schrijven voor bijvoorbeeld een concessie die de stadsdienst beslaat of een bepaalde lijn in de omgeving waar het bus- of taxibedrijf veel ritten uitvoert.

Ook biedt het opknippen van een concessie de mogelijkheid om innovatieve concepten uit te proberen. Ook het hierboven genoemde voorbeeld van het bedienen van het bedrijventerrein zou hier wellicht mee bediend kunnen worden. De gemeente is hierbij de natuurlijke partner om dit soort kleinere lijnconcessies of concessiegebieden samen mee in te vullen.

Het kleiner maken van concessies biedt daarnaast het algemene economische voordeel dat er meer pluriformiteit ontstaat in de markt van aanbieders van openbaar vervoer. Tegelijkertijd maken kleinere concessies het gemakkelijker om deze over te dragen naar een nieuwe vervoerder en is de verhouding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer meer in balans. Wij denken dat deze veelheid aan voordelen van kleinere concessies opwegen tegen het economische schaalvoordeel die grotere concessies zouden bieden.

En hoe kunnen we er voor zorgen dat de app-gebaseerde initiatieven in de deeleconomie (commercieel of non-profit) in de vervoerswereld goed kunnen worden ingebed? Dit houdt ook verband met het punt over de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. Waar we moeten proberen deze werelden in elkaar te verweven is misschien de concessiesystematiek ook toe aan een vernieuwing. Kijkend naar ontwikkelingen om ons heen zien we dat er allerlei mogelijkheden zijn om concessie en vrije invulling naast elkaar te laten bestaan. Of zouden we zelfs de openbaarvervoermarkt zo ver open kunnen breken dat ieder bedrijf onder voorwaarden openbaar vervoer mag aanbieden? Dit soort ontwikkelingen zijn wellicht mogelijk als de financiering van het stelsel anders wordt ingericht, door bijvoorbeeld subsidie niet gaat naar de vervoerder, maar naar de reiziger. Zonder hier een keuze in te maken, is dit een punt voor discussie waar we als gemeenten graag over meedenken. Omdat ook de wereld om ons heen verandert is innovatie van de concessiesystematiek nodig om onze steden bereikbaar te houden en mobiliteit voor iedereen te kunnen garanderen.





Omdat tegenwoordig veel mensen toegang hebben tot mobiel internet ontstaan er nieuwe mogelijkheden om ad hoc diensten aan consumenten te koppelen. Op mondiale schaal worden applicaties ontwikkeld die vraag en aanbod direct met elkaar verbinden. Dit gebeurt niet alleen met taxidiensten, maar er komen app-gebaseerde diensten aan die zich op de markt van het openbaar vervoer gaan begeven. We moeten als maatschappij zorgen dat we deze ontwikkelingen op een fatsoenlijke manier integreren in de wereld van het klassieke vervoer. Hiervoor moeten we concessiesystematiek en wetgeving tegen het licht houden.

## Trein en station

Voor gemeenten is het belangrijk om een station te hebben en natuurlijk het liefst een intercitystation waar elke tien minuten een trein vertrekt in alle richtingen. Tegelijkertijd moeten we erkennen dat we ook nadelen van het spoor ondervinden: overwegen die een hinder vormen voor het verkeer door lange dichtligtijden van de spoorwegovergangen, gevaarlijke stoffen die worden vervoerd op korte afstand van woongebieden, de barrièrewerking van het spoor en werkzaamheden die overlast geven voor omwonenden. Denk ook aan de poortjes voor de OV-Chipkaart die van invloed zijn op de openbaarheid van het station en waartegen een aantal gemeenten zich tegen verzet. Daarnaast willen gemeenten graag een mooi stationsgebouw een sociaal veilig en ruim ingericht stationsplein als entree voor de stad met fietsvoorzieningen onder de grond. U ziet dat het lokale bestuur veel en uiteenlopende belangen heeft in en rondom het spoor.

De VOC heeft daarom veelvuldig overleg gevoerd met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Tweede Kamer over de nieuwe concessies voor NS en ProRail. Daar waar provincies verantwoordelijk zijn voor het spoorvervoer gaan de gemeenten graag met u in gesprek over de dienstregeling, maar met name ook over de hierboven genoemde onderwerpen. We weten dat als we alle wensen van alle gemeenten naast elkaar worden gelegd keuzes worden gemaakt die voor de ene gemeente goed uitpakken en voor de andere minder goed. Maar voorop staat dat deze plan- en besluitvorming plaatsvindt in een voor de lokale overheden transparant proces. Betrek gemeenten bij beleidsplannen en voornemens met betrekking tot het treinvervoer. Ook trekken we als gemeenten graag samen op met de provincie waar het gaat om het hoofdspoor. Op deze manier kunnen we onze regionale belangen bundelen richting onze landelijke partners.

Aanvullend op de rol van de gemeente wijzen we op de nieuwe landelijke spoorconcessie voor NS waarin geregeld is dat het nationale spoorbedrijf gelijkelijk moet meebetalen aan de voorzieningen voor het fietsparkeren op de stations. Tot op heden lag het overgrote deel van de kosten bij ProRail en de decentrale overheden. Het is wellicht een goed idee om een dergelijke regel op te nemen in een eventuele nieuwe regionale spoorconcessie in uw provincie. Dit kan worden aangevuld met de voorwaarde dat de verantwoordelijke partijen een integrale sluitende businesscase per station moeten maken waarin de kosten voor de bouw, beheer en exploitatie zijn meegenomen. We denken dat op deze manier de voorwaarden voor verbetering van voorzieningen voor fietsers die naar het station een stuk gunstiger worden.



De bereikbaarheid van de stad per trein is belangrijk voor lokale overheden. Omdat niet alleen de vraag of en hoe vaak de trein het station aan doet, maar ook allerlei andere spoorse zaken van invloed zijn op het gemeentelijk domein is het goed om de gemeente te betrekken bij vraagstukken en ontwikkelingen rondom het spoor. Zowel waar het gaat om trajecten waar treinen rijden in opdracht van de provincie, als de NS-lijnen.



## Deur tot deur

Als het gaat om openbaar vervoer, dan moeten we het eigenlijk hebben over de gehele reis van deur tot deur. Openbaar vervoer is immers vaak een onderdeel van een aaneenschakeling van reisbewegingen. Daarbij horen niet alleen het voor- en natransport per fiets of auto, we moeten ook het stukje meenemen waarin de reiziger voetganger is. Ook het doelgroepenvervoer kan een onderdeel uitmaken van de reisketen, bijvoorbeeld wanneer het als feeder voor het reguliere openbaar vervoer wordt ingezet. Het gaat er om dat we als overheden en vervoersaanbieders de gehele keten in kaart brengen en het daarin voor de reiziger dusdanig gemakkelijk maken dat hij of zij in één simpele actie een overzicht heeft van de reis met de verschillende vervoersopties direct in beeld.

Omdat het openbaar vervoer een duurzame manier van vervoer is en omdat veel mensen simpelweg zijn aangewezen op een vorm van collectief vervoer is het belangrijk dat we het openbaar vervoer een aantrekkelijke optie is binnen deze vervoersmogelijkheden. Het begint aan de reizigerskant met uitstekende en actuele reisinformatie over de totale reis die tijdens de reis constant de reismogelijkheden aanpast aan vertragingen en alle andere zaken die daarbij voor de reiziger belangrijk kunnen zijn. Neem de informatie over toegankelijkheid van haltes en de looproute er naartoe, maar ook of in het voertuig internet en een stroomvoorziening aanwezig is. En misschien is het noodzakelijk dat we zelfs informatie gaan geven over zitplaatskans. Het is beter dat iemand van tevoren weet of hij of zij in een overvolle bus of trein zal stappen (of in een file terecht komt) en een alternatieve keuze kan maken. Daarbij hoort ook de keuze om eerder of later van huis te gaan of de reis niet te ondernemen door bijvoorbeeld thuis te werken indien dit tot de mogelijkheden behoort.



De gemeente is een belangrijke partner in het faciliteren van het deur-tot-deur-vervoer. Als vertegenwoordiger van de inwoners met hun verscheidenheid aan vervoersbehoeften en de relaties met het lokale bedrijfsleven kan de gemeente een sleutelrol vervullen om partijen bij elkaar te brengen zodat we het vervoersaanbod beter kunnen laten aansluiten op de vraag. Daar horen ook de fietsparkeerfaciliteiten bij.



Aan de aanbodzijde van het openbaar vervoer zouden we veel meer inzicht moeten verkrijgen in de reisbehoeften van de OV-gebruiker, maar ook van de niet-OV-gebruiker. Onder die laatste groep zitten ongetwijfeld mensen die best van het openbaar vervoer gebruik zouden willen maken, maar de afstand tot de halte, de totale reistijd, of andere factoren zorgen ervoor dat hij of zij toch voor de auto kiest. Met de Big Data die tegenwoordig beschikbaar zijn (zo kunnen we op basis van allerlei bronnen veel te weten komen over reisbewegingen) is het mogelijk om het openbaarvervoernetwerk aan te passen op de vervoersstromen.

En wanneer je meer wilt weten over vervoerbewegingen op individueel of buurtniveau, dan kan de gemeente als eerste overheid richting de burger helpen om inzicht te krijgen in de vervoersvraag binnen een bepaald gebied. Blijkt dat mensen in een wijk of dorp die altijd de auto pakken best bereid zijn het openbaar vervoer te nemen en er veel overeenkomsten zijn tussen bestemmingen, waarom dan niet een proef starten met een nieuwe buslijn naar de belangrijkste bestemmingen?<sup>6</sup>

Een betere benadering van het deur-tot-deur concept betekent investeringen vanuit de vervoerders, de opdrachtgevers, maar ook van de gemeenten omdat we openbaar vervoer belangrijk vinden. We moeten er voor zorgen dat we onze doelen en belangen naast elkaar leggen en kijken waar we allemaal, binnen de beperkte ruimte van de huidige economische tijden, onze mogelijkheden liggen om te voorzien in faciliteiten om het deur tot deurvervoer op een hoger niveau te tillen. Met andere woorden, neem de gemeenten mee in een gezamenlijke aanpak.

---

<sup>6</sup> We zien ook bewegingen in de markt die deze richting op gaan, komend vanuit Silicon Valley. Nadat we kennis hebben gemaakt met Uber als alternatief voor de taxi zal het niet lang meer duren of een dienst als Bridj gaat een soort openbaarvervoerdiensten aanbieden. Bron: [Verkeersnet](#).

## Ruimtelijke ordening en wegbeheer

Openbaar vervoer en ruimtelijke ordening gaan hand in hand. Provincies en gemeenten zijn samen verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening. De regionale uitgangspunten en onderlinge verbanden behoren tot het domein van de provincie, maar de concrete ruimtelijke plannen komen vaak lokaal tot stand en worden ingevuld door de gemeenten. Vooral in de stedelijke gebieden zien we dat de lokale overheden naar verhouding een grote rol heeft in de ruimtelijke ordening. De provincie kijkt mee over de schouders van de gemeenten lokaal ruimtelijk beleid moet passen in de provinciale ruimtelijke plannen. Samenwerking in de ruimtelijke ordening tussen de overheidslagen is daarom belangrijk.



De gemeenten en provincies gaan samen over de ruimtelijke ordening: de gemeente gaat over de inrichting en de provincie kijkt of het past binnen de regionale kaders. Bij de weginrichting treden de provincie en de gemeente op als wegbeheerder voor ieder hun eigen wegen. Het openbaar vervoer moet zowel goed worden ingepast in de ruimtelijke plannen, als een goede plek krijgen in de weginrichting. Het is dus zaak dat gemeenten en provincie ook in gezamenlijkheid kijken naar het lijnennet van het openbaar vervoer.

Het is van belang voor zowel de gemeente als vertegenwoordiger van burgers en bedrijven dat buurten en wijken goed ontsloten kunnen worden met het openbaar vervoer. Dat betekent dat het openbaar vervoer vroegtijdig meegenomen moet worden in de ruimtelijke plannen. Provincies en gemeenten hebben elkaar daar dus hard nodig. We moeten daarbij niet vergeten dat hier ook de nadelen van bussen en spoorlijnen spelen: trillingen, geluidsoverlast en milieu-emissies zijn zaken waar in de ruimtelijke inrichting rekening mee gehouden moet worden.

Dat geldt ook voor de weginrichting. Ook bij de inrichting en beheer van wegen is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid. Hier ligt de scheiding echter veel strakker: er zijn wegen in beheer van gemeenten en wegen die vallen onder het bevoegd gezag van de provincie. Vooral in de stedelijke gebieden zien we dat openbaar vervoer veel gebruik maakt van wegen in gemeentelijk beheer. Dat

betekent waar het gaat om het stadsvervoer voornamelijk gemeenten de straatinrichting, inrichting van de haltes, busstroken en busbanen, maar ook voorrang van de bus bij de verkeerslichten regelen.

Voor het goed kunnen inpassen van openbaar vervoer is het aldus belangrijk dat provincie en gemeente elkaar veelvuldig en tijdig betrekken bij de plannen voor veranderingen in het openbaar vervoer en herstructurering of uitbreiding van wegen, buurten en wijken. Sterker nog, gemeenten zouden om bovengenoemde redenen een belangrijke plek moeten krijgen in de vormgeving en aansturing van het openbaar vervoer.

### Structureel openbaarvervoeroverleg

Sinds halverwege het jaar 2014 zijn landsdelige overlegtafels ingesteld waarin partijen in het openbaar vervoer wensen en problematiek met elkaar kunnen bespreken. Dit overleg is voor overheden, vervoersbedrijven en de spoorbeheerder. Op de agenda kunnen alle onderwerpen aan de orde komen die te maken hebben met het landelijk spoor en met het stad- en streekvervoer. Deze OV/Spoortafels worden voorgezeten door de gedeputeerde met openbaar vervoer in de portefeuille van één van de provincies in het betreffende landsdeel.

Tijdens de aanloopfase is met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken dat ook gemeenten een plaats krijgen aan deze tafels. Juist vanwege de vele raakvlakken tussen het lokale domein en het regionale en landelijke openbaar vervoer die zojuist de revue zijn gepasseerd. Wij nodigen u uit om, voor zover dit niet al gebeurt, de wethouders mobiliteit van de grotere gemeenten structureel aan te laten schuiven bij de OV/Spoortafels. Deze lokale bestuurders kunnen via een vooroverleg samen optrekken met de buurgemeenten en zo de lokale belangen in een regionaal perspectief op tafel leggen. Andersom kan de lokale situatie ertoe leiden dat u ook structureel een landelijke gemeente aan laat schuiven die vaak te maken heeft met spoorse zaken omdat er (misschien weliswaar kleine) stations bevinden in de gemeente. Andersom zou er ook ruimte moeten zijn voor incidentele tafelenoten. Wanneer op de agenda een onderwerp wordt gezet die een specifieke gemeente aan gaat die niet structureel aan tafel zit, nodigt u die gemeente dan ook uit voor de bespreking aan de OV/Spoortafel? Als vertegenwoordiger van de steden in het openbaar vervoer vragen we u, indien hier in uw landsdelige OV/Spoortafel nog geen sprake van is, om een dergelijk samenwerkingsmodel op te zetten.



OV-opdrachtgevende overheden en vervoerders weten elkaar steeds beter te vinden en zitten niet alleen met elkaar om tafel als de concessie-afspraken worden gemaakt. Maar gemeenten zijn nog niet altijd goed aangesloten bij de overlegstructuren. De nieuwe OV/Spoortafels bieden de provinciale besturen de kans om de steden structureel aan tafel te krijgen.



### Tot slot: een formele positie voor de steden

Gemeenten hebben een belangrijke rol in de ondersteuning van het openbaar vervoer. Niet alleen in het wegbeheer en de ruimtelijke ordening, maar denk aan het sociale domein, economie, milieu en natuurlijk mobiliteit en bereikbaarheid. Gemeenten hebben buiten de gebieden van de vervoerautoriteiten rondom de grootste drie steden geen formele stem in het beleid voor het openbaar vervoer en de aansturing ervan. Voornamelijk de steden met een knooppuntfunctie in het openbaar vervoer zouden dit naar onze mening wel moeten hebben. Middels de landsdelige OV/Spoortafels kunnen de steden het geluid van de lokale bevolking en bedrijfsleven laten horen. Het is voor de kwaliteit van het openbaar vervoer van belang dat deze adviesrol van de lokale overheid, zéker in de stedelijke gebieden, wordt bekrachtigd. Daarbij denken we aan een model waarin de provincie en de steden samen het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer beleid op integrale wijze vormgeven en aansturen. We vragen u dit samen met de gemeenten in uw provincie te onderzoeken en hier in de komende periode van bestuur vorm aan te geven.

## Contact

De Vereniging Openbaar vervoer Centrumgemeenten en de bij de VOC aangesloten gemeenten nodigen u uit om samen te kijken naar beter openbaar vervoer, vormgegeven door provincie en gemeenten samen. We komen graag bij uw fractie op bezoek om de mogelijkheden samen te verkennen, belemmeringen in kaart te brengen en partijen te zoeken die hierbij kunnen helpen. Neem hierover contact op met onze secretaris, Arthur ter Weeme. Onze contactgegevens vindt u hieronder.

We wensen uw fractie en uw fractiemedewerkers veel succes met de voorbereidingen voor de verkiezingen voor de Provinciale Staten.

Vriendelijke groeten,



Ed Rentenaar  
Voorzitter VOC  
Wethouder OV Lelystad



Vereniging Openbaar vervoer Centrumgemeenten **VOC**

Bezoekadres: Vereniging van Nederlandse Gemeenten  
Nassaulaan 12, Den Haag  
Postadres: Postbus 30435, 2500 GK, Den Haag  
Telefoon: 070 - 373 87 10 of 06 - 547 487 46  
E-mail: [voc@vng.nl](mailto:voc@vng.nl)  
Website: [www.vocgemeenten.nl](http://www.vocgemeenten.nl)