

Reizigersoverleg Drechtsteden  
Alblasserwaard Vijfheerenlanden

College van Gedeputeerde Staten  
t.a.v. de heer A. Heijman  
Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG

Rotterdam, 30 oktober 2018

betreft: *advies beleidskader Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden*

Geachte college,

Het RODAV heeft uw adviesaanvraag Beleidskader Personenvervoer over Water Rotterdam – Drechtsteden per mail ontvangen. Wij stellen het op prijs dat we gelegenheid krijgen hier op te reageren. Wij hebben helaas niet veel tijd gekregen om advies te geven. We waarderen het daarom des te meer dat er twee bijeenkomsten zijn geweest waarin de heer H. Heukels samen met de heer B. Winkel (Drechtsteden) ons hebben meegenomen in de gedachtegangen.

#### **Vooraf**

In het beleidskader wordt herhaaldelijk gesproken over de reiziger. Nu bestaat 'de' reiziger niet en is er sprake van verschillende typen reizigers. Ook zijn naast de bestaande reizigers nog de latente reizigers. Dit onderscheid in en gebruik van categorieën missen we in het beleidskader.

Verder merken we op dat op landelijk niveau naar een inclusieve maatschappij wordt gestreefd. Hier valt ook het POW onder. Omdat het niet expliciet benoemd wordt, vragen we u in het beleidskader op te nemen dat hier van uitgegaan wordt en in het PvE hiervoor expliciet eisen op te nemen.

Ons advies volgt de hoofdstukopbouw van het beleidskader en plaatsen we zo nodig opmerkingen of vragen.

#### **1. Over dit beleidskader**

##### 1.3 Totstandkoming van dit beleidskader

Hierin wordt gesteld dat het reizigersoverleg advies heeft gegeven over de kansen en mogelijkheden voor de POW. We hebben echter twee bijeenkomsten gehad waarin we ingelicht zijn over de voortgang tot dat moment. Ons advies is het voorliggende stuk.

#### 1.4 gebiedsafbakening

Er wordt gesteld dat er een exacte gebiedsafbakening tussen het oostelijk en het westelijk deel wordt vastgesteld. Wij adviseren ruimte te laten om deze contracten deels onder voorwaarden in elkaar over te laten lopen, zodat een waterbus bijvoorbeeld op bepaalde momenten van een locatie in een ander gebied kan vertrekken. Vergelijkbaar dat er bussen van een vervoerder in een ander gebied rijden onder voorwaarden. Denk hierbij aan Qliner van Dordrecht en Gorinchem naar Utrecht, die in het gebied van de concessie Utrecht rijdt.

### **2. Achtergronden bij personenvervoer over water**

#### 2.3 Het huidige POW-netwerk

Een aantal van de huidige routes zijn onderzocht. We vragen ons af of er geen kansen zijn op de route Dordrecht – Spijkenisse – Rotterdamse haven via de Oude Maas vanwege de groeiende spits. Mogelijk liggen hier nog kansen op deze route.

### **3 Onze ambities en doelstellingen met POW**

We hebben hier voor nu geen opmerkingen.

### **4 Thema 1: Beter aansluiting tussen reizigersbehoefte en aanbod.**

#### 4.6 Slimme keuzes in ketenmobiliteit ondersteunen

In het beleidskader wordt gesproken over ketenmobiliteit en wordt POW gezien als onderdeel hiervan. De provincie wil de vervoerder stimuleren om met slimme voorstellen te komen. We missen de inzet dat de nieuwe vervoerder samenwerking zoekt met de verschillende aanbieders om vanuit het gehele netwerk te denken en niet zo zeer vanuit de insteek van de nieuwe vervoerder.

### **5. Thema 2: Duurzame en innovatieve vormen van POW stimuleren.**

Wij waarderen de expliciete aandacht voor duurzame en innovatieve vormen van POW. Dit zal het imago en de aantrekkelijkheid van het POW ten goede komen en reizigersgroei kunnen stimuleren.

#### 5.3 Materiaalgebruik conform principes van circulaire economie.

De provincie wil het materiaalgebruik voor POW-faciliteiten en bedrijfsvoering zoveel mogelijk conform principes van circulaire economie laten plaatsvinden en de kansen hiervoor benutten. Onduidelijk is voor ons of dit niet ten koste gaat van de tarieven en effectieve vaaruren.

### **6 Thema 3: de kwaliteit van het personenvervoer over water verbeteren.**

#### 6.1 Kwalitatief hoogwaardige en herkenbare POW-haltes.

We onderschrijven van harte het belang van aantrekkelijke POW-haltes. Ze zijn mede visitekaartjes van het POW. Hoe makkelijker en comfortabeler de halte ook in de winter is des te aantrekkelijker is het om ook in de herfst en najaar gebruik te maken van het POW. We onderschrijven ook dat de POW haltes toegankelijk moeten zijn voor mensen met een beperking. (de inclusieve maatschappij)

#### 6.2 Uitstraling en comfort schepen op gelijkwaardig niveau.

Hier wordt gesproken over schepen die door het hele netwerk van gelijkwaardig niveau zijn. Wij adviseren te onderzoeken of er meer onderscheid gemaakt kan worden. Enerzijds te spreken van kwalitatief hoog niveau (basiskwaliteit) voor alle schepen en daarnaast dat schepen die op langere trajecten varen meer comfort en / of faciliteiten

bieden dan op kortere trajecten. Vergelijk dit met HOV en ontsluitende lijnen voor het busvervoer.

### 6.3 Gezamenlijk logo en huisstijl

Wij zien de voordelen van een gezamenlijk logo en huisstijl. Dit komt de herkenbaarheid ten goede. Zorg dat dit wel aansluit bij / in overeenstemming is met de geboden dienstverlening.

### 6.4 Gangbaar betaalsysteem aansluiten

De provincie streeft naar een gangbaar en eenvoudig te gebruiken betaalsysteem. Nu vinden er ontwikkelingen plaats op het gebied van OVbetalen. Wij adviseren om hier aansluiting bij te zoeken, zodat de reiziger ook hierin ervaart dat het POW onderdeel uitmaakt van het geheel aan OV.

### 6.5 Actuele en eenduidige reisinformatie

Wij onderschrijven het geschrevene en merken daarbij op dat het aanbieden van reisinformatie over de aansluitende vormen van vervoer van groot belang is. Bijvoorbeeld of en hoeveel deelfietsen er beschikbaar zijn op een POW-halte.

## **7 Over de aanbestedingsprocedure**

### 7.4 Contractperiode is tien jaar plus duurzaamheidsbonus van vijf jaar.

Of contractduurverlenging wordt verleend, is afhankelijk van criteria. Wij adviseren naast de invulling van de duurzaamheidsambities ook andere criteria van toepassing te laten zijn als klanttevredenheid, reizigersgroei, innovatieve kracht enz.

Het nieuwe contract start in januari 2022. In het verlengde hiervan adviseren wij te onderzoeken of de start en /of einde van het nieuwe contract gelijk kan lopen met die van Personenvervoer over de Weg of spoor. Dus zondag 12 december 2021. We zien hierin namelijk voordelen in relatie tot bijvoorbeeld aansluitingen op andere vormen van OV.

### 7.5 De ontwikkeling wordt gestuurd met outputnormen

In het plan staat niets over minimale bedieningseisen van bepaalde kernen of locaties en ook van bepaalde lijnen. Dit wordt overgelaten aan de vervoerder. We adviseren om aan te geven dat de nieuwe vervoerder minimaal dezelfde aantal prestatie-eenheden (effectieve vaaruren) aanbiedt dat ten minste gelijk is aan het huidige niveau. De vervoerder houdt zo de vrijheid om te schuiven over de routes en kan de vervoerder met nieuwe of aangepaste routes komen.

### 7.6 de provincie vervult een proactieve rol tijdens de implementatie

Hier wordt beschreven dat een volledig werkende vloot de belangrijkste eis. Een terugvaloptie als de vloot niet op tijd volledig werkt, is hier een onderdeel van. We merken op dat dit type schepen moeilijk te vinden zijn. Dit betekent dat de zittende vervoerder een groot voordeel heeft omdat deze vervoerder het bestaande materieel kan gebruiken, terwijl nieuwe vervoerders naar tijdelijke dure oplossingen moeten gaan zoeken. De zittende vervoerder wordt mogelijk onbedoeld bevoordeeld.

In het verlengde hiervan zijn we benieuwd welke financieringsvorm gevonden wordt voor de aanschaf van de nieuwe schepen. Bepaalde vormen kunnen de aantrekkelijkheid om in te schrijven verhogen en daarmee het aantal inschrijvingen. Speelt de provincie hierin nog een rol en maakt dit ook deel uit van het PvE?

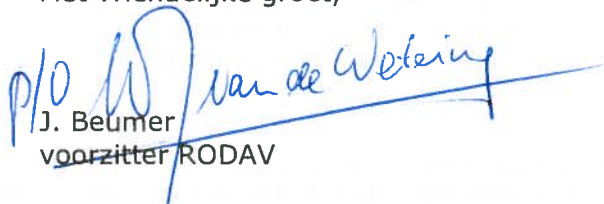
Op voorhand willen we aandachtspunten meegeven voor het verdere traject.

- POW is geen vorm van OV voor de wet. Daardoor is de inspraak van consumentenorganisaties in het POW niet wettelijk gewaarborgd via de Wp2000. Daarom vragen we u de rol van het RODAV als adviesorgaan expliciet te beschrijven in het PVE.
- Helaas is het voorgekomen dat een vervoerder van POW failliet is gegaan. Dit heeft naast vervelende consequenties voor personeel nogal implicaties voor de reiziger. We vragen expliciet aandacht hiervoor in het verdere aanbestedingstraject.

We hopen hiermee een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan het POW in onze regio.

We stellen een spoedige reactie op ons advies op prijs.

Met vriendelijke groet,

  
p/o J. Beumer  
voorzitter RODAV