

Interne memo

Aan

Woordvoerders Statencommissie Verkeer en Vervoer

Van

■■■■■ (RB/OV-oost)

cc

Gedeputeerde ■■■■■ ■■■■■ ■■■■■ ■■■■■ (RB)

U ontvangt dit memo naar aanleiding van de brief van de Bewonersraad Deltawonen Kampen d.d. 23-10-2018 en de vragen van Statenlid dhr. ■■■■■ van Groen Links.

Datum

31.10.2018

Kenmerk

2018/0495556

Pagina

1/6

Wij begrijpen de teleurstelling van de Bewonersraad Deltawonen Kampen en waarderen hun inspanningen om te komen tot een goed OV in Kampen. Het geeft echter meer kansen om de toekomstige invulling van het OV in Kampen binnen de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht tot stand te laten komen. Daarom heeft dat scenario de voorkeur, waarbij de optie van een buurtbus door Kampen Zuid aan de vervoerders wordt meegegeven als mogelijk onderdeel van een integraal vervoerplan vanaf december 2020.

De provincie heeft het hier over 'meer kansen'. Waarom wil de provincie dan in de toekomst de afspraak van 30 mei niet als minimum hanteren richting de nieuwe vervoerder. Sterker nog, de provincie wil geen enkele toezegging qua bediening doen, maar noemt wel in een adem naar ons dat flexvervoer of geen vervoer serieuze opties zijn. Als dat die 'meer kansen' zijn die de provincie bedoeld?

Begin september werd duidelijk dat de bestaande concessie IJsselmond mogelijk al eind 2020 gaat eindigen in plaats van in december 2023.

Dit is een merkwaardige uitspraak. Connexxion heeft zich laten ontvallen dat gesprekken over de eerdere beëindiging al sinds april 2018 lopen. In juli heeft Connexxion de Bewonersraad geïnformeerd over die lopende gesprekken. Overigens zijn de hele onderhandelingen gestart op verzoek van Connexxion.

Op 30 mei heeft de provincie heel duidelijk uitgesproken dat ze ons plan willen realiseren. Toen wij begin juli aangaven bij de provincie dat Connexxion nog problemen zag, hebben ze na een week weloverwogen aangegeven dat er niks aan de hand was. Begin augustus hebben wij een e-mail gestuurd aan de provincie waarin we een aantal vragen stelden over de Stadsbuurtbus. Daarbij is het opvallend dat de heer ■■■■■ (opsteller van deze memo) als kopiehouder was toegevoegd en dus de mogelijkheid had om in augustus nog aan de noodrem te trekken, maar dat niet deed. De e-mail repte over zeer specifieke zaken die verband houden met de voorbereidingen van ons, maar ook dat we reeds bezig waren met de gemeente in contact te komen. Op de betreffende e-mail is pas op 6 september 2018 na herhaaldelijk aandringen van ons een reactie gekomen, die heeft geleid tot de informatie zoals wij die nu allemaal kennen.

Daarover is GS in gesprek met de zittende vervoerder Connexxion. De vervoerder van de nieuwe concessie IJssel-Vecht gaat dan vanaf december 2020 het vervoer in en om Kampen verzorgen. De aanbesteding vormt het kader waarin marktpartijen uitgedaagd worden om het toekomstige vervoer te optimaliseren. Die opgave is integraal, dat wil zeggen dat op samenhangende wijze invulling

gegeven moet worden aan het totale vervoergebied, en toekomstgericht. Een uitgangspunt van de aanbesteding waarbij de huidige stadsdienst ten dele is vervangen door een buurtbus beperkt de uitwerkingsmogelijkheden voor de vervoerders en is lastig tot een integrale oplossing voor de toekomst te brengen. De gerealiseerde buurtbus kan na de aanbesteding niet zomaar ter zijde worden geschoven voor een andere vervoeroplossing, maar omgekeerd biedt de buurtbus geen sluitende oplossing.

Ook dit is opvallend. De oplossing die de Bewonersraad deltaWonen, provincie Overijssel en Connexxion op 30 mei 2018 met elkaar in gang zetten, was al een zwaar bevochten compromis. Hierbij rijdt 1 reguliere bus vanaf station Kampen en de stadsbuurtbus vanaf Kampen Zuid. Door die combinatie van twee buslijnen werd er een integrale oplossing geboden voor het stadsvervoer binnen Kampen. De provincie bepaalt uiteindelijk wat een vervoerder aan DRU's kan inzetten in en om Kampen.

Het is dus verstandig en geeft meer kansen om de toekomstige invulling van het OV in Kampen binnen de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht tot stand te laten komen.

Ook hier geldt weer dat de provincie bepaalt wat de vervoerder kan inzetten. Waarom geen enkele toezegging doen, wel spreken over flexvervoer of geen vervoer als serieuze optie en dan hier spreken over 'meer kansen'.

2

Toen dat scenario op kortere termijn tot de mogelijkheden ging behoren zijn de betrokken partijen waaronder de Bewonersraad hierover geïnformeerd.

Incorrect. De Bewonersraad is op 5 juli geïnformeerd door Connexxion dat er gesprekken waren over het contract. Volgens de provincie was er echter niks aan de hand. Omdat wij in augustus vragen stelden aan de provincie over de Stadsbuurtbus, waar geen antwoord op kwam, hebben wij herhaaldelijk aangedrongen op antwoorden. Pas toen kwam de aap uit de mouw. Uitsluitend omdat de druk te hoog werd.

De gemeente, vervoerder en het ROCOV hebben aangegeven het eens te zijn met de benadering om stadslijn 11 nu niet af te bouwen, *voorlopig geen vervangende buurtbus te introduceren en de aanbesteding af te wachten.*

Hier wordt zowel namens de gemeente Kampen als het Rocov gesproken. Dat is nogal merkwaardig. Het Rocov Overijssel-West is op vrijdag 28 september geïnformeerd over de plannen van de afkoop, maar heeft geen enkel formeel (en ook geen informeel) advies gegeven waarin zij verklaard voorstander te zijn van het handhaven van lijn 11 en het NIET opzetten van een Stadsbuurtbus. Het valt ons op dat het Rocov inmiddels al meermaals wordt aangehaald als tegenstander van het opzetten van deze buurtbus, maar de provincie heeft het Rocov nooit om een formeel advies gevraagd. Zelfs als het Rocov op de 28^e september informeel iets over de buurtbus had gezegd, had de provincie zich moeten realiseren dat het Rocov niet de argumenten van de Bewonersraad deltaWonen in haar bezit had die van invloed konden zijn op de mening van het Rocov.

De provincie refereert ook aan de gemeente Kampen, die aan zou hebben gegeven ook de buurtbus niet alvast te willen. Volgens onze informatie klopt dat niet. De gemeente Kampen heeft hardop uitgesproken zeer blij te zijn met het initiatief. Op 4 oktober (laatste gesprek met provincie Overijssel, Connexxion, Gemeente Kampen en Bewonersraad deltaWonen), hebben wij als bewonersraad aangegeven niet te weten of we over twee jaar weer dezelfde mensen en middelen kunnen krijgen om zo'n initiatief te kunnen nemen. De gemeente Kampen heeft hierop ook haar duidelijke zorgen naar provincie uitgesproken. Sterker nog, op 31 oktober

ontvingen wij van gemeente Kampen nog een e-mail om samen nog eens te kijken hoe we van het initiatief toch een haalbare kaart kunnen maken richting provincie.

De provincie geeft aan dat zij vindt dat er geen 'harde afspraken' voor het opzetten van een Stadsbuurtbus zijn gemaakt. Waarom legt zij dan wel de gemeente Kampen en het Rocov woorden in de mond, die op niks gebaseerd zijn en waar geen enkele formele reactie onder ligt. Het neemt het hele fundament onder de argumentatie van de provincie weg. De provincie weet al langer dat deze argumenten niet deugen, maar blijft herhaaldelijk dit nep-nieuws verspreiden. De provincie wil misschien heel graag dat de gemeente Kampen het Rocov medestanders zijn van de provincie in deze casus, maar dat zijn de beide organisaties niet.

Connexxion heeft tijdens het kennismakingsgesprek begin juli 2018 zich laten ontvallen dat een buurtbus opstarten voor hen een relatief kleine moeite is. Men gaf aan dat Connexxion ongetwijfeld nog een buurtbus kon vinden binnen het eigen wagenpark en de bus kon gestald worden bij Connexxion Taxi Services. Ook over de andere werkzaamheden deed men opvallend laconiek. Daarom vinden wij de mening van Connexxion slechts zeer beperkt relevant.

Over de aanpassing van de stadsdienst op kortere termijn had nog geen besluitvorming plaatsgevonden en er bestonden dus ook geen harde afspraken over de start van een buurtbus.

Dit vinden wij een zeer gevaarlijke stellingname van de provincie. De provincie heeft in mei en in juli aangegeven dat de besluitvorming van dit soort wijzigingen altijd via het Vervoerplan loopt. Voor 2019 zou die vastgesteld zijn rond november/december en in werking treden per februari 2019. Hiermee zegt de provincie dus dat de nodige voorbereidingen om een buurtbus te starten, pas kunnen beginnen na harde besluitvorming. Het is weinig realistisch dat er nog enig initiatief van de grond komt als de voorbereidingstijd naar slechts twee maanden slinkt. Overigens heeft de provincie in mei ons duidelijk verzocht om de voorbereidingen te starten omdat men toen ook al inzag dat 9 maanden voorbereidingstijd al krap was.

De provincie en Connexxion hebben overigens wel zeer serieus werk gemaakt van het plan van de Bewonersraad. Getuige het feit dat de nieuwe invulling van de Stadsdienst inclusief Stadsbuurtbus is opgenomen in het Vervoerplan 2019 van Connexxion. Dat Concept-vervoerplan is de uitkomst van gesprekken tussen provincie en Connexxion en is op 31 augustus naar het Rocov gestuurd voor advies. Dat is wel iets serieuzer als wat de provincie in deze zin ons wil laten geloven. Op 31 augustus waren allang de gesprekken met Connexxion gaande over de afkoop.

Opvallend is ook dat de provincie (voor zover ons bekend is) geen formeel advies heeft gevraagd aan gemeente Kampen en Rocov wat zij vinden van de gehele situatie maar hun wel inzet als argument die voorstander is van deze provinciale werkwijze. Oftewel, de provincie zegt dat wij geen 'harde afspraak' hadden met de provincie maar zet wel gemeente Kampen en het Rocov in als argument, terwijl daar geen enkel formeel document onderligt.

Zo is er nog geen buurtbusvereniging opgericht of in oprichting.

Ten eerste werd er geen buurtbusvereniging opgericht maar een buurtbusstichting. Of deze al reeds in oprichting was kan de provincie niet beoordelen, omdat de Bewonersraad daar over gaat. Tijdens de voorbereidingen is er gehandeld onder onze eigen stichting naam (Stichting centrale Bewonersraad deltaWonen) en werden er wel degelijk voorbereidingen gedaan om de buurtbusstichting in te schrijven bij de KvK. Daarnaast uiteraard ook de voorbereidingen om de buurtbus op te starten.

Een vraag is nog of bij handhaving van de bestaande stadslijn toch al een buurtbusproject opgestart kan worden. Een buurtbus kan dieper in de wijken komen en is flexibeler qua dienstregeling. Het betekent echter dat een dubbel openbaar vervoeraanbod binnen de stad ontstaat, waarbij lijn 11 en de buurtbus elkaar qua gebruik uithollen en de kosten-batenverhouding van het totale OV verder

verslechtert. Dit in een situatie dat lijn 11 (in combinatie met de streeklijnen 74 en 143) een gekend en stadsdekkend vervoeraanbod biedt, er al maatwerkvervoer bestaat, en er nog diverse andere mobiliteitsinitiatieven lopen. Daarbij is het niet te verwachten dat een buurtbus naast de bestaande OV-lijnen in Kampen aan de minimale gebruiksomvang van 400 reizigers per maand¹ komt.

Om deze alinea te weerleggen zet ik graag alle lijnen voor u uiteen. Lijn 11 biedt op station Kampen Zuid op alle treinen een weinig aantrekkelijke overstap van zo'n 15 minuten op de treinen. Van de 21 bushaltes van lijn 11 zouden er slechts 5 worden gedeeld met de Stadsbuurtbus. Lijn 143 komt niet op Kampen Zuid en rijdt slechts 1x per uur. Van de 10 haltes die lijn 143 binnen Kampen heeft zouden er 4 worden gedeeld met de Stadsbuurtbus, waarbij moeten worden opgetekend dat vanaf die 4 haltes geen verbinding naar Kampen Zuid is. Lijn 74 biedt net als lijn 11 een overstap van zo'n 15 minuten op de treinen op Kampen Zuid. Op Kampen Station is een weinig aantrekkelijke overstap van 23 minuten, lijn 74 en de Stadsbuurtbus hebben behalve Kampen Zuid geen gemeenschappelijke haltes.

De Stadsbuurtbus doet naast een aantal bestaande haltes van lijn 11 en 143 vooral wijken aan die tot nog toe geen tot weinig openbaar vervoer hebben. De Stadsbuurtbus biedt op ALLE treinen op Kampen Zuid een uitstekende overstap van en naar de treinen. De Stadsbuurtbus komt door de wijken, de Maten (3480 inwoners), Bovenbroek (1320 inwoners), Kampen Zuid (2480 inwoners) en Stationskwartier (inwonertal nog onbekend). De Stadsbuurtbus had gaan rijden van maandag tot en met zaterdag van 6:30 tot 21:00 en heeft daarmee ook een fors bredere bedieningstijd dan alle drie genoemde buslijnen. Over de 400 personen grens: Een vergelijkbaar buurtbus project Hogeland in Enschede bediend een wijk van 5275 inwoners en rijdt al jaren succesvol. De Stadsbuurtbus heeft ten opzichte van deze buurtbus veel meer inwoners en ook bredere bedieningstijden (Buurtbus Hogeland begint pas om 8:45).

Van een uithollingseffect ten opzichte van de bestaande buslijnen zal dan ook geen sprake zijn. Sterker nog: Het totaal aantal reizigers zal eerder gaan stijgen.

In deze alinea laat de provincie belangrijke informatie weg. Er is door ons aangeboden de Stadsbuurtbus als pilot tot december 2020 te laten rijden, zonder een vaste status in de nieuwe concessie. In tegenstelling tot wat de provincie hier beweert (vervoerkundige argumenten) wilde de provincie de pilot niet vanwege de kosten. De pilot had er hoogstwaarschijnlijk wel kunnen komen als de Bewonersraad zelf de kosten voor de pilot op zich nam. Dit is als serieuze optie door de provincie geopteerd.

Daarnaast is het opvallend dat de provincie aangeeft dat: 'en er nog diverse andere mobiliteitsinitiatieven lopen'. Op 30 mei liet de provincie weten dat er twee andere initiatieven zijn in Kampen. Een fietsenplan, met op een aantal plekken in Kampen een soort fietsverhuur via een app en een golfkarretje op zonne-energie van de Stichting Welzijn in Kampen die door de binnenstad zou gaan rijden. Met name over die laatste deed de provincie nogal lacherig omdat volgens hen het karretje nooit voldoende stroom kon opwekken in de dicht bebouwde binnenstad van Kampen. De provincie gaf hierbij duidelijk aan dat deze initiatieven geen enkel raakvlak hadden met de Stadsbuurtbus. Als er nu dus initiatieven zijn die de provincie serieus neemt en ziet als serieus alternatief van een Stadsbuurtbus dan is ook dat andermaal zonder ons medeweten gebeurd.

Daarbij komt dat de provincie richting ons, maar volgens mij ook publiekelijk, altijd de voorkeur heeft dat wanneer een reguliere buslijn wordt wegbezuinigd altijd wordt gekeken of een buurtbus dat kan overnemen (eventueel nog in combinatie met een reguliere lijn in kleinere opzet). De Buurtbus biedt vele voordelen ten opzichte van andere mobiliteitsinitiatieven. Al was

¹ Criterium in de buurtbusregeling Overijssel

het maar omdat een Buurtbus onderdeel uitmaakt van het OV waarbij abonnementen geldig zijn en reisinformatie goed wordt verspreid.

Desgewenst kan het bovenstaande nader toegelicht worden.

Het is fijn dat Statenleden wel een schriftelijke reactie en eventuele toelichting krijgen. Wij kregen die niet. Wij zijn op 15 oktober geïnformeerd dat de Stadsbuurtbus er definitief niet komt, tijdens een nogal kil telefoontje. De provincie zou uiterlijk 22 oktober een brief sturen waarin ze haar besluit uiteenzet, maar die is nooit ontvangen. Wellicht komt ook dat omdat er geen 'harde afspraken' met de provincie over zijn gemaakt?