

Themamiddag “Openbaar vervoer in de Achterhoek”



≡ provincie
Gelderland



Inleiding

De Regio Achterhoek en de provincie Gelderland hebben op maandag 25 mei 2009 een themamiddag “Openbaar vervoer in de Achterhoek” georganiseerd. De deelnemers aan deze middag waren wethouders, inhoudelijk deskundigen en ambtenaren uit verschillende beleidsvelden (mobiliteit en veiligheid).

In deze samenvatting van deze themamiddag wordt ingegaan op thema's die zijn besproken. Per thema is de stand van zaken gemeld. Tevens zijn er per thema ook de belangrijkste opmerkingen gemeld. Deze samenvatting is bedoeld als naslagwerk voor de aanwezigen van de themabijeenkomst. De uitkomsten van de themamiddag kunnen aanleiding vormen voor een vervolg. De uitwerking hiervan zal in 2009 zijn beslag krijgen en kan leiden tot concrete acties.

De aanleiding

In de Achterhoek zijn er op dit moment diverse onderwerpen op het gebied van het openbaar vervoer die bijzonder in de belangstelling staan, zoals onder andere:

- Veiligheid bij spoorwegovergangen;
- Aanpak van bushaltes en stationsomgevingen;
- Sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
- Performance verbetering op het spoor Zevenaar – Winterswijk;
- Duurzame innovaties in het openbaar vervoer;
- Uitbreiding van het buurtbusnetwerk in de Achterhoek.

Daarnaast loopt de voorbereiding voor de aanbesteding van de openbaar vervoerconcessie Achterhoek/Rivierenland. Kortom: het openbaar vervoer in de Achterhoek is volop in beweging.

Het doel

De bedoeling van deze themamiddag was achtergrondinformatie bieden en het voeren van een discussie over de verschillende zaken die er rondom het OV spelen. Dit leidde deze middag tot een duidelijk beeld van de huidige stand van zaken. Tevens was het doel het leggen van een basis voor het maken van vervolgfafspraken over de verschillende OV processen en projecten die op dit moment spelen in de Achterhoek.

Het programma

Het programma bestond uit een tweetal discussieronden. Verdeeld over vijf verschillende groepen werd er gediscussieerd over de volgende thema's:

1. "Stationsomgevingen en sociale veiligheid", bij dit onderwerp ging men in op de aanpak van de stationsomgevingen en de sociale veiligheid in en om het openbaar vervoer.
2. "Performance & spoorwegveiligheid", hierbij kwamen de volgende onderwerpen aan bod; de performanceverbetering op de spoorlijn Zevenaar – Winterswijk, de veiligheid bij spoorwegovergangen en railinfra-onderhoud op de spoorlijn Arnhem – Winterswijk – Zutphen.
3. "Ketenmobiliteit", bij dit onderwerp werd ingegaan op ketenmobiliteit, fietsparkeren en dynamische reisinformatie bij haltes. Ook kwam de toegankelijkheid van de haltes bij dit onderwerp aan bod.
4. "Basismobiliteit", hierbij werd ingegaan op de ontwikkeling van de buurtbus en de Regiotaxi.
5. "Toekomst OV", bij dit onderwerp kwamen duurzame innovaties in het openbaar vervoer, de 5% groei op het regionale spoor en de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de Achterhoek aan de orde.

Tenslotte is er een presentatie getoond over de aanbesteding van het openbaar vervoer vervoerconcessies Achterhoek/Rivierenland.

De thema's

Stationsomgevingen en sociale veiligheid

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer is een actueel maatschappelijk vraagstuk. Sociale veiligheid bestaat uit:

- Objectief; daadwerkelijke incidenten.
- Subjectief; het gevoel en dit wordt beïnvloed door de directe of indirecte omgeving.

In de Achterhoek wordt sociale veiligheid als onvoldoende ervaren. Reizigers en personeel worden in toenemende mate het slachtoffer van agressie, vandalisme, overlast en andere criminaliteit. Zo ook op de lijn Arnhem – Winterswijk, bij de incidenten zijn regelmatig jongeren uit de Achterhoek betrokken. Het aantal en de aard van de incidenten op de spoorlijn Arnhem – Winterswijk was aanleiding om een veiligheidsarrangement op te stellen.

De kern van het veiligheidsarrangement spoorlijn Arnhem – Winterswijk is de integrale aanpak. Door samenwerking van de verschillende partijen kan de sociale veiligheid breder, effectiever en efficiënter worden aangepakt. Samenwerking is het woord dat hier belangrijk is. Niet alleen door de overheid, maar ook door andere partijen.

Vervolg

Zutphen wordt als onveilig ervaren, daarom is Zutphen bezig met een eigen arrangement. Een samenwerkingsverband zal ook voor de lijn Winterswijk – Zutphen veel kunnen betekenen. De partners aan de lijn Winterswijk – Zutphen kunnen gebruik maken van het relatienetwerk dat als gevolg van de lijn Arnhem – Winterswijk is ontstaan. Erkenning van de problematiek door de provincie over de lijn Winterswijk – Zutphen is ook belangrijk.

Voor de spoorlijn Winterswijk – Zutphen zou dus een start gemaakt moeten worden voor een veiligheidsarrangement. Om te beginnen zou er een onderzoek kunnen plaatsvinden onder de reizigers. Tevens zou er een inventarisatie gemaakt moeten worden wie wat doet op deze spoorlijn.

Aandachtpunten hierbij zijn:

1. Betrek ook busstations in het verhaal. Dit omdat het hele OV betreft. Sociale veiligheid werkt op alle OV-voorzieningen.

2. Investeren in omgeving zorgt voor een veiliger gevoel. Kwaliteitsslag hangt samen met de betrokkenheid van de omgeving.
3. Er gebeurt veel aan verbetering van de sociale veiligheid op de spoorlijn Arnhem – Winterswijk maar dit wordt nog niet duidelijk genoeg gemaakt aan reizigers.
4. Er moet meer gericht worden op toezicht in plaats van ‘mooie’ stations.

ACTIE: Opzetten van een veiligheidsarrangement voor het traject Winterswijk – Zutphen.

Performance & spoorwegveiligheid

ProRail staat aan de lat voor de performanceverbetering. Deze dienen voor 31 maart 2010 gerealiseerd te zijn. Onder “Performance verbetering Zevenaar – Winterswijk” wordt het volgende verstaan:

- aanbrenge assentellers en nieuwe bekabeling
- aanleg inhaalspoor bij Doetinchem de Huet
- aanpassen wissels t.b.v. snelheidsverhoging.

Het gaat om onder meer het vervangen van bekabeling, zogeheten assentellers – waardoor overwegen sneller open gaan – en wissels waarover met een hogere snelheid kan worden gereden. Daarnaast moet er een inhaalspoor komen bij station Doetinchem de Huet, zodat treinen elkaar daar kunnen passeren.

Inmiddels is de oude bekabeling langs de spoorlijn vervangen door glasvezel. Volgens ProRail is daardoor al een deel van de storingen afgenomen.

In 2009 worden boven op de genoemde maatregelen nog meer werkzaamheden uitgevoerd om het spoor te verbeteren. Zo wordt over een afstand van zes tot zeven kilometer de rails vernieuwd, evenals zeven overwegen. Daarnaast komt er een nieuw systeem waardoor bij een overwegstoring niet meteen alle spoorwegovergangen gestoord zijn, maar slechts de betreffende overweg. Dan hoeven de treinen alleen dáár stapvoets te rijden.

Wel wordt opgemerkt dat de aanleg van het inhaalspoor bij station Doetinchem De Huet niet door gaat en wordt vervangen door een inhaalspoor ter hoogte van Wehl in 2012.

Voor wat betreft de spoorlijn Winterswijk-Zutphen is met het ministerie Verkeer en Waterstaat afgesproken dat deze treindienst

wordt vrijgelegd op station Zutphen om aankomst en vertrek van de treinen te versnellen.

Verder wordt aangegeven dat de lijn Arnhem – Winterswijk een slecht scorende lijn is qua veiligheid. De lijn kent erg veel (onbewaakte) overwegen. ProRail geeft aan dat zij van de minster niet voldoende financiën krijgt om alle onbeveiligde overwegen te beveiligen. Er is geen ministerieel beleid om alle overwegen te beveiligen. Wegbeheerders zullen moeten accepteren dat een aantal overwegen onbeveiligd zullen blijven. Het al dan niet beveiligen en de soort beveiliging moet per geval bekeken worden. Daarom zou het verstandig zijn om de gehele lijn Arnhem – Winterswijk – Zutphen in ogeschouw te nemen en niet per individuele gemeente te bekijken. Door de provincie wordt gemeld dat er inmiddels gesprekken zijn gestart over de beveiliging van onbewaakte overwegen.

Tenslotte wordt opgemerkt dat er behoefte is aan een visie voor het toekomstige openbaar vervoer in de Achterhoek. In beeld dient te worden gebracht welke ontwikkelingen te verwachten zijn en wat dit betekent voor de reizigersaantallen. Naast de ruimtelijke ontwikkelingen, dient daarbij ook gekeken te worden naar demografische ontwikkelingen. Dit moet leiden tot een masterplan openbaar vervoer waaraan een meerjarenuitvoeringsprogramma kan worden gekoppeld. Dit onderwerp is uitgebreid besproken bij thema “Toekomst OV”, terzake wordt hiernaar verwezen.

ACTIE: Monitoring afspraken performance verbetering Zevenaar – Winterswijk.

Ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit betekent dat de reiziger per deeltraject het optimale vervoermiddel (auto, OV of fiets) gebruikt. Daarbij speelt niet alleen het vervoermiddel, maar ook de overstaplocatie, ofwel het vervoersknooppunt een belangrijke rol. Een goede informatieverstrekking is hierbij een voorwaarde. Evenals een goede samenwerking tussen de verschillende aanbieders van vervoer, en de communicatie naar de reiziger.

In Achterhoek is ketenmobiliteit nog geen item. Dit uit zich in:

- Weinig OV-fietsen;
- Kwaliteit fietsstallingen en exploitatie fietskluizen;
- Aanbod P&R-faciliteiten;
- Deelauto (zoals Greenwheels) beperkt in de Achterhoek;

- Ontbreken van een regionaal mobiliteitsconvenant
Achterhoek

Om ketenmobiliteit in de Achterhoek tot wasdom te laten komen zijn de onderstaande maatregelen (als onderdeel van de keten) besproken.

Fietsgebruik is meer te stimuleren, door extra veilige fietsstallingen / fietskluizen. Als advies wordt meegegeven om een programma op te zetten voor het stallen van fietsen bij OV-haltes (trein én bus) in de Achterhoek. Naast fietsvoorzieningen dient ook het fietspadennetwerk verbeterd te worden ter stimulering ketenmobiliteit. In het kader van het aanleggen van fietsstallingen bij stations, wordt gewezen op het programma "Ruimte voor de fiets". De financiering van deze fietsstallingen komt voor 50% voor rekening van ProRail, 40% voor rekening van de provincie Gelderland en 10% voor rekening van de gemeente. De vraag is echter wie coördineert.

Park and Ride (P&R) duidt een parkeervoorziening bij een halte of station aan die bedoeld is voor automobilisten die vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen. In de Achterhoek is de kwaliteit van de P&R matig en is het aantal beperkt.

Aandachtspunten bij het stimuleren van ketenmobiliteit zijn verder:

1. Uitbreiding van OV-fiets in Achterhoek;
2. Communicatie over ketenmobiliteit;
3. Mobiliteitsmanagement bij bedrijven;
4. Uitbreiding autodate in de Achterhoek;
5. Creëer meerwaarde voor reiziger, verleid ze! Creëer gemak.

Om een keten op orde te krijgen, wordt als idee "de ketenmanager" gelanceerd. Ruimte voor de Fiets (Prorail), OV fiets (Stichting), Dynamische Reizigers informatie (Provincie), Statische reizigersinformatie / bewegwijzering (Gemeente), aansluiting trein-bus (vervoerder/provincie), P+R (NS Poort), P+R informatie (NS, RWS) zijn partijen die op een lijn gebracht moeten worden alvorens de – voor de reiziger logische – keten helemaal op orde is. Als start zouden de ketens in beeld gebracht moeten worden en de meest kansrijke daarvan als proef uit te werken.

ACTIE: Een programma op te zetten voor het stallen van fietsen bij OV-haltes (trein én bus) in de Achterhoek.
Naast fietsvoorzieningen dient ook het fietspadennetwerk verbeterd te worden ter stimulering ketenmobiliteit.
(maakt onderdeel uit van het Achterhoekse fietsprogramma)
Aanstellen van een ketenmanager.

Basismobiliteit

Vandaag de dag kijken we met andere ogen naar basismobiliteit. Trein en snelbus zijn de grote dragers van het OV. Om deze te voeden was de term “de onderkant van het OV” bedacht voor de feederfunctie van de Regiotaxi en buurtbus. Alle OV-vormen en OV-partners zijn gelijkwaardig, vandaar nu de term “de andere kant van het OV”.

In de Achterhoek is het OV opgezet volgens het visgraatmodel, waar buurtbus, bus en trein op elkaar aansluiten. Dit loopt perfect omdat alle drie door of namens één vervoerder worden uitgevoerd. Problemen zijn er bij de aansluitingen op een concurrenten NS-trein en Regiotaxi.

De buurtbus is geschikt voor trajecten waarop een redelijke “natuurlijke vervoervraag” is. De Gelderse buurtbus is in het leven geroepen voor mensen die wonen op plekken waar geen openbaar vervoer meer komt. De service wordt verzorgd door vrijwilligers. De buurtbus rijdt op een vast traject volgens een dienstregeling die wordt opgesteld in samenwerking met de vervoersmaatschappij. Bij de buurtbus hoeft niet per se bij een bushalte gewacht te worden. Het omhoog steken van de hand wanneer de buurtbus langskomt is voldoende.

Bij het onderwerp “buurtbus” wordt opgemerkt dat op sommige buurtbuslijnen een optimalisatieslag is te maken om de efficiëntie te verhogen.

Regiotaxi’s ontsluiten ook gebieden waar geen bussen of treinen rijden. Oorspronkelijk was de regiotaxi alleen bedoeld voor reizigers met een handicap of ouderen, maar sinds enkele jaren kan elke inwoner gebruik maken van de service. Opgemerkt wordt dat de bekendheid van de Regiotaxi beperkt is. Daarnaast wordt ook opgemerkt dat Doetinchem een stadslijn heeft met een halte op (ruim) 100 meter vanaf het ziekenhuis. Bij het ziekenhuis is het desondanks een komen en gaan van Regiotaxi-busjes. In de beleving van een buitenstaander kan dit beter worden georganiseerd.

Bij de doorontwikkeling van de buurt bus is het van belang om goed in te spelen op de markt. De belangrijkste doelgroep van de buurtbus is de jongere (scholier). Dus zoek als buurtbus aansluiting op scholierenvervoer en andere reguliere ritten.

In Neede/ Berkelland werkt een groep vrijwilligers aan een buurtbusproject-met-een-plus. De plus is een voorziening voor korte, tijdgebonden en vaak vaste ritjes van Wmo-pasjeshouders (boodschappen doen/ regelmatig gaan eten in grandcafe i.p.v. tafeltje dekje). Door de buurtbus en de plus in één organisatie onder te brengen wordt voorkomen dat de plus de buurtbus nekt. De buurtbus wordt de drager van deze combinatie.

Voor de overheid is de regiotaxi niet goedkoop. Met de vergrijzing in het vooruitzicht zullen de kosten alleen maar toenemen. Daarom is bij de verdere ontwikkeling van de regiotaxi noodzakelijk om de reiziger te stimuleren dat deze zo veel mogelijk kilometers maakt met het reguliere OV en daarna terugvalt op de Regiotaxi. De provincie heeft pilots uitgezet in de Achterhoek. Mogelijk dat vrijwilligersprojecten een alternatief kunnen zijn voor de Regiotaxi.

ACTIE: Doorontwikkeling van de buurtbus opnemen in de OV-visie.
Communicatie rondom Regiotaxi verbeteren.
Situatie “ziekenhuis Doetinchem” verbeteren.

Toekomst OV

De bevolking in de Achterhoek krimpt niet alleen, maar verandert ook van samenstelling. De potentiële beroepsbevolking zal gaan afnemen, het aantal jongeren gaat ook afnemen en het aantal 65-plussers neemt toe. Daarom is voor de toekomst een andere manier van denken vereist. Voor het openbaar vervoer betekent dit een doelgroepbenadering. Het concentreren op een doelgroep (ouderen) kan leiden tot effectiever openbaar vervoer.

Op de spoorlijn Arnhem – Doetinchem (en met name het stuk Arnhem – Zevenaar) is nog een forse potentiële vervoergroei. Om de groei te faciliteren moet worden ingezet op de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Daarnaast zou de railinfrastructuur aangepast moeten worden. Of dit in de vorm van dubbel spoor of in de vorm van innovatieve maatregelen zou moeten, kan een onderwerp van studie zijn. Belangrijk hierbij is de kosteneffectiviteit.

Bij duurzame innovaties in het openbaar vervoer wordt vooral ingegaan op schone en zuinige motoren. Als voorbeeld wordt het gaan rijden met aardgasbussen genoemd. Opgemerkt wordt dat een dergelijk project alleen maar betrekking heeft op het verminderen van schadelijke emissie maar niet op bijvoorbeeld het vergroten van het aandeel van duurzame energie of het verminderen van het ruimte gebruik. Daarom is een programmabebanding gewenst. Om een gedragen en haalbaar mobiliteitsbeleid te ontwikkelen waarin duurzaamheid is verweven, zijn keuzes nodig. Deze keuzes vallen binnen de volgende drie invalshoeken:

- mobiliteitsbeleid (verplaatsingen en het mobiliteitssysteem);
- technologie (voertuigen en energie);
- mobiliteitsgedrag.

Dit sluit overigens geheel aan op het initiatief op in 2010 een dergelijke regionale duurzame mobiliteitsnota op te stellen.

Als kansrijke toekomstige ontwikkeling wordt ook de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling en openbaar vervoer gezien. Bij stationsomgevingen is hierbij het nodige nog te winnen. De stations moeten voorzien worden van de bijbehorende aansluiting op voor- en natransport. Rond stationslocaties is een verdichtend ruimtelijk programma (winkelcentra, sportvoorzieningen, scholen, ziekenhuizen, bedrijfslocaties) noodzakelijk. Deze gedachte zou verder uitgewerkt moeten worden in een visie voor het Openbaar Vervoer in de Achterhoek.

Ook worden de volgende twee onderwerpen als kansrijke ontwikkeling bestempeld:

1. Bied reizigers via mobilecommunicatiemiddelen onmiddellijk informatie over vertragingen of uitval en bied informatie over alternatieve verbindingen. (informatie à la carte)
2. Zie aanbieder van OV als mobiliteitsprovider in plaats van vervoersbedrijf, hierdoor kunnen maatwerkoplossingen aangeboden worden.

ACTIE: Opstellen van een OV-visie voor de Achterhoek, waarbij wordt ingegaan op de demografische ontwikkelingen in de Achterhoek en de spoorverbinding Arnhem – Doetinchem.

Aanbesteding openbaar vervoer Achterhoek/Rivierenland

In de presentatie wordt eerst algemene toelichting gegeven op de aanbesteding van het openbaar vervoer. vervolgens is specifiek ingegaan op het onderwerp “twee concessies op het spoor Arnhem – Doetinchem”.

Algemeen

Vanuit de provincie wordt een toelichting gegeven op de werkwijze om tot een Programma van eisen (PVE) te komen. Er heeft via de Regio's een inventarisatie van wensen van de gemeenten plaatsgevonden en onderdelen als innovatie en de stadbus van Doetinchem zijn, conform afspraak, meegenomen.

Geconstateerd moet worden dat de kosten per DRU (Dienstregeling uur) flink hoger zijn geworden. De vraag is nu wat we kunnen krijgen voor de middelen die daarvoor beschikbaar zijn. Zeker als we weten dat Prorail een relatief hoge prijsstijging wil doorvoeren en dat de BDU niet geïndexeerd wordt. Er is dus een flinke spanning tussen de politieke ambitie en de beschikbare middelen.

De provincie overweegt om vervoerder te vragen om een z.g. min-plan, dat wil zeggen dat men aangeeft welke besparingen mogelijk zijn. Insteek is om HOV en de snelnetlijnen minimaal te handhaven op dit niveau, de regioliijnen ook op werkdagen tussen 06.00 en 19.00 uur, evenals de buurtbussen. Voor regionet zal gevraagd worden te komen met alternatieven t.o.v. de huidige kwaliteit. Daarnaast zal geprobeerd worden uit andere provinciale middelen nog gelden beschikbaar te krijgen.

2 concessies op het spoor Arnhem – Doetinchem

Het gezamenlijke doel is goed openbaar vervoer voor de reiziger. Aangegeven is dat twee concessies op het spoor Arnhem – Doetinchem een feit is. Eén aanbesteding van het gebied Stadsregio en de regio Achterhoek / Rivierenland was niet mogelijk in verband met de aanbestedingsregels. Hiervoor is overleg geweest tussen de provincie, Stadsregio en ministerie V&W.

Sinds oktober 2008 is een werkgroep “Twee concessies op het spoor Arnhem – Doetinchem” in het leven geroepen. Hierin zitten onder ander de provincie en de Stadsregio.

Momenteel wordt hard gewerkt aan een kaderovereenkomst tussen de beide overheden en teksten voor het PvE aangaande "twee concessies op het spoor Arnhem – Doetinchem". Hiervoor is een verkenning van mogelijke knelpunten ten aanzien van de 2 concessies op het spoor gemaakt. De risico's die hieruit voortkomen zijn geïnclassificeerd naar enerzijds risico's die er bij één concessie ook zouden zijn en anderzijds risico's die twee concessies zouden zijn.

Op basis van deze verkenning zijn / worden afspraken gemaakt tussen de Stadsregio en de provincie. Uitgangspunt hierbij is dat er voor de reiziger geen nadelen of verschillen merkbaar zijn. Bijvoorbeeld verschillen in tarieven. Het persbericht dat er verschillende tarieven van toepassing zijn op het traject Arnhem – Doetinchem, wordt naar het land der fabelen verwezen. Voor wat betreft marketingacties moeten de vervoerders gezamenlijk afspraken maken. Aan de vervoerders wordt duidelijkheid gegeven over de randvoorwaarden.

Vanuit de gemeenten is er de behoefte om de verkenning naar de risico's te ontvangen. Hierop wordt geantwoord dat deze verkenning wordt toegestuurd zodra deze afgerond en openbaar is.

De deelnemers

Berd Westerveld	Buurtbus
Jan Broens	Buurtbus
Anna Bootsma	Delfini
Gert Jan Sikking	Gemeente Aalten
Dennis Meijerink	Gemeente Berkelland
Jan Bennink	Gemeente Berkelland
Jan Wikkerink	Gemeente Berkelland
Coen Beyer	Gemeente Bronckhorst
Peter Glasbergen	Gemeente Bronckhorst
Joost Meilof	Gemeente Doetinchem
Loes van der Meijs	Gemeente Doetinchem
Wim Regenspurg	Gemeente Doetinchem
Johan Vogel	Gemeente Montferland
Gert Stek	Gemeente Oost Gelre
Bas Kippers	Gemeente Oude IJsselstreek
Geert Jan Verzijden	Gemeente Winterswijk
Monique de Jong	Gemeente Winterswijk
Hans van der Stok	Goudappel Coffeng
Leo de Jong	Keypoint
Peter Prinssen	KLPD
Bert Kluin	NS-poort
Eric Thomassen	Politie
Frank Remmers	Politie
Cees Sweere	Projectbureau Regiotaxi
Esther Hegeman	Prorail
Wouter Minderhout	Prorail
Erik Mes	Provincie Gelderland
Frank Buers	Provincie Gelderland
Johan Leferink	Provincie Gelderland
Mirjam Salomé	Provincie Gelderland
Peter Kettelarij	Provincie Gelderland
Peter van den Boogaard	Provincie Gelderland
Ton Spaargaren	Provincie Gelderland
Joke Emaus	Regio Achterhoek
Joris Wagemakers	Regio Achterhoek
Paul Moerdijk	Regio Achterhoek
Eric Reintjes	Stadsregio Arnhem Nijmegen
Andre Beuink	Syntus
Berry Temminghoff	Syntus
Briget Hogeweg	Syntus
Remko ten Brinke	Syntus
Rick Hartgers	Syntus
Kees Walraven	VCC Oost
Peter van Heek	Vereniging Kleine Kernen
Frans Gommers	XTNT