



Waar naartoe met de Lelybus?

Wij hebben in maart 2008 onze publieksraadpleging over de toekomst van de Lelybus afgerond. Het resultaat kunt u lezen op de website www.waarnaartoemetdebus.nl.

In april hebben we de resultaten besproken en bediscussieerd in een publiek toegankelijk *Politiek Café*.

Nu is het tijd voor de laatste stap: welke conclusies trekken we nu uit alle informatie die we hebben gekregen? Die conclusies vindt u, puntsgewijs, in dit pamflet. Op de laatste pagina staan alle punten nog eens samengevat. Dit is onze leidraad voor het beoordelen van het *Programma van eisen* voor de nieuwe contractperiode.

De dienstregeling moet beter worden afgestemd op de vraag. Op momenten waarop de bus relatief weinig reizigers heeft, geldt minimaal een halfuursdienst. In de spits geldt minimaal een kwartiersdienst.

De Lelybus wordt gewaardeerd vanwege o.a. de hoge rijfrequentie gedurende de hele dag. Helaas moeten we constateren dat op veel tijdstippen de bussen praktisch leeg rondrijden. Bovendien hechten de reizigers net wat meer belang aan reisduur en loopafstand naar de halte dan aan het aantal bussen per uur. Wij kiezen er daarom (met tegenzin) voor om op dit punt een besparing te zoeken.

De dienstregeling moet zodanig ruim zijn dat chauffeurs zich niet hoeven te haasten ten koste van passagierscomfort of snelheidsovertredingen. De bus mag nooit eerder van een bushalte vertrekken dan de dienstregeling voorschrijft.

Chauffeurs lijken momenteel vaak haast te hebben om 'op tijd' op het station terug te zijn. Dat komt dan de dienstverlening niet ten goede: bussen rijden met te hoge snelheid door de wijken, trekken al op als reizigers nog niet zitten en lopen op rustige momenten voor op de dienstregeling. Wij vinden dat de vervoerder meer dan nu moet worden afgerekend op het niveau van de dienstverlening.

De vervoersmaatschappij moet meer rekening houden met aansluitingen onderling en met de NS treinen, zelfs als dat beperkt (enkele minuten) ten koste gaat van punctualiteit.

Dit hangt samen met het vorige punt. Dienstverlening is belangrijker dan op de minuut nauwkeurig volgens dienstregeling rijden, en dat moeten we ook in de afspraken met de vervoersmaatschappij vastleggen. Daarbij kan het helpen als chauffeurs onderling radiocontact kunnen hebben in plaats van via de centrale te moeten communiceren.

Alle treinen, van de eerste tot de laatste, moeten met het openbaar vervoer gehaald kunnen worden. Iedere dag, dus ook op zondag.

Ook vroeg op de zondagochtend zijn er mensen die met de trein naar hun werk moeten. Echter de dienstregeling van de stadsbus begint momenteel op zondagochtend pas vanaf ongeveer negen uur.

Reizigers moeten op het station comfortabel kunnen wachten op de bus, van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat.

Niet iedere aansluiting tussen bus en trein kan even perfect zijn. Maar wie 20 minuten moet wachten in weer en wind, zonder de mogelijkheid een kopje koffie te halen, zal niet blij worden van het openbaar vervoer. Een goede wachtruimte is dus belangrijk. Dat kan overigens ook gezocht worden in stationshoreca met ruime openingstijden en zonder consumptieverplichting.

Woordenboek

Vervoersautoriteit: instantie die de verantwoordelijkheid heeft om openbaar vervoer te organiseren (zoals de gemeente Lelystad)

Vervoersmaatschappij: commercieel bedrijf dat gespecialiseerd is in het uitvoeren van openbaar vervoer (zoals Connexion)

Programma van eisen: de voorwaarden die de gemeenteraad wil stellen voor de aanbesteding van de Lelybus

Bestek: technische uitwerking van het programma van eisen

Aanbesteding: de procedure waarin de vervoersautoriteit aangeeft wat de eisen zijn voor het openbaar vervoer en verschillende vervoersmaatschappijen 'bieden' om de concessie te winnen

Concessie: het contract dat gesloten wordt tussen vervoersautoriteit en de maatschappij die in de aanbesteding het beste bod heeft gedaan

In elke bushalte moeten een actuele dienstregeling, een lijnenkaart en een duidelijke uitleg van de prijzen en voorwaarden van de verschillende kaartsoorten hangen.

Dit lijkt zo logisch, maar is dat helaas blijkbaar niet. Eerlijke voorlichting over de prijzen van verschillende kaartsoorten is nu nergens te vinden, maar in veel bushaltes hangt momenteel zelfs geen dienstregeling.

Het route informatie systeem moet zonder al te veel kosten goed gaan werken – anders moet dit systeem worden afgeschaft.

Veel mensen hebben ons verteld dat het huidige elektronische wachttijdscherm niet goed werkt en niet te vertrouwen is. Dan heb je er dus niets aan en kan het beter afgeschaft worden. Mocht het systeem wel technisch verbeterd kunnen worden, dan willen we alsnog heel kritisch naar de kosten kijken aangezien dit voor de reizigers bij lange na niet de belangrijkste vorm van dienstverlening is gebleken.

De toegankelijkheid van de bussen (lage instap, brede instap, invalidenplaatsen) moet op zijn minst het huidige niveau behouden. Alle bussen moeten een lage instap hebben, en rollators moeten de bus in en uit kunnen.

Momenteel hangt het vaak van de chauffeur af of iemand met een rollator wel of niet de bus in geholpen wordt. Het gebruik van een rollator mag geen belemmering zijn om met de bus mee kunnen.

Financiële bijsluiter

Wat u hier ziet is een pakket veranderingen waarvan de PvdA denkt dat de Lelybus beter wordt. Het lastige is dat de financiële uitwerking heel moeilijk te voorspellen valt. De gemeente heeft een bepaald budget beschikbaar voor de Lelybus, en het is maar de vraag wat de vervoersmaatschappijen voor dat bedrag allemaal kunnen bieden.

Dit zijn dus geen beloften.

Wat dit wel is? Dit is de leidraad waaraan de PvdA de voorstellen voor de nieuwe Lelybus zal toetsen.

Dit is onze inzet voor de nieuwe Lelybus.

Alle bussen moeten in 2010 voldoen aan de dan geldende wettelijke milieunormen (waarschijnlijk EURO-5). Vanaf 2014 moet minstens 50% van de ritten gereden worden met bussen die voldoen aan de (strengere) EEV normen.

Europa is druk bezig de nieuwe milieunormen voor bussen vast te stellen – daar moeten we ons gewoon aan houden. De EEV normen voegen daar nog enkele extra eisen aan toe, met name op het gebied van geluidsoverlast (stille bussen). Wij zouden graag zien dat er langzamerhand meer van die stillere bussen in gebruik worden genomen.

De vervoersmaatschappij krijgt verregaande mogelijkheden voor reclame-uitingen aan en in de bus en sponsoring van lijnen. Wel moet de stadsbus herkenbaar blijven, moet de bestemming van de bus duidelijk zijn en mogen ramen niet beplakt worden.

Als de vervoersmaatschappij extra inkomsten kan halen uit reclame, dan hoeft de gemeente minder te betalen en houden we meer over om de dienstverlening op niveau te houden of te verbeteren.

De vervoersmaatschappij mag tijdens de contractperiode geen haltes schrappen zonder expliciete toestemming van de gemeente.

In de huidige contractperiode heeft Connexion teveel vrijheid om naar eigen

inzicht haltes te laten vervallen (bijvoorbeeld Ankerplaats). In het nieuwe contract willen we regelen dat een halte die eenmaal bestaat niet zomaar mag worden verwijderd.

Het indienen van klachten moet makkelijker worden gemaakt en moet ook via internet (bijvoorbeeld www.lelybus.nl) mogelijk zijn.

Op dit moment kunnen reizigers hun klachten maar moeilijk kwijt. Daardoor hebben vervoersmaatschappij en gemeente niet genoeg inzicht in wat er nog verbeterd moet worden.

In elke bus moeten *huisregels* opgehangen worden, en de chauffeurs moeten reizigers daar zo nodig ook op aanspreken.

Sommige fatsoensnormen lijken zo logisch, maar blijken in de praktijk toch lang niet altijd geëerbiedigd te worden. Mensen die zich niet aan de fatsoensregels houden, moeten daarop worden aangesproken.

Er moet onderzocht worden of er bespaard kan worden door samen aan te besteden met de provincie of een andere vervoersautoriteit.

Dit is een meer financieeltechnische prioriteit: als het aantal lijnen groter is, dan zullen vervoersmaatschappijen relatief goedkoper kunnen werken. Dan krijgen we dus een betere service voor het beschikbare bedrag.

Er moeten in het nieuwe contract duidelijke voorafspraken worden gemaakt over eventueel meerwerk dat ontstaat tijdens de contractperiode.

Dit is een les die we leren uit het huidige contract: tussentijds onderhandelen over meer haltes of lagere prijzen gaat erg moeizaam en eindigt voor de gemeente erg duur. Goed vooraf afspreken dus.

Als de OV chipcard wordt ingevoerd moeten de kilometertarieven zodanig worden vastgesteld dat de ritprijs vergelijkbaar is met de oude ritprijs met de strippenkaart.

Simpel: wij willen geen prijsverhogingen vanwege de OV chipcard.

Als de OV chipcard wordt ingevoerd moet de gemeente de mogelijkheid hebben om tariefkortingen voor ouderen, mindervaliden en kinderen tot 12 jaar in te stellen.

Voordeel van de OV chipcard is dat we tarieven kunnen differentiëren. Daarmee kunnen we eventueel het gebruik van de bus goedkoper maken voor bepaalde doelgroepen. Het contract moet hier ruimte voor geven.

Als de OV chipcard niet wordt ingevoerd moet ook voor kinderen tot 12 jaar, onder begeleiding van minstens één volwassene per 2 kinderen, de stadsbus gratis worden.

In de trein is het gemeengoed dat kinderen voor bijna niets reizen. Het voordeel is dat kinderen al vroeg het openbaar vervoer leren gebruiken, en dat het voor (groot)ouders met een laag inkomen makkelijker wordt om er met de (klein)kinderen op uit te trekken.

Gratis OV voor 65+'ers wordt gehandhaafd, in ieder geval tot het moment dat er een grondige evaluatie heeft plaatsgevonden.

De eerste signalen over het effect van het gratis OV zijn positief, maar voor een goede evaluatie is het nu nog iets te vroeg.

De vervoersmaatschappij krijgt volledige (prijs)vrijheid om bijzondere kaartjes in te voeren, zolang de strippenkaart (of het OV chipcard equivalent daarvan) maar geldig blijft.

Dit is een duidelijke breuk met het verleden, waarin de gemeenteraad zich uitgebreid met de prijzen van de speciale kaartjes bemoeide. Zolang mensen met een regulier vervoersbewijs voor de reguliere prijs terecht kunnen in de bus, hoeven wij ons niet te bemoeien met de 'gemakskaatjes' die de vervoersmaatschappij wil invoeren. Het is ten slotte ook in het belang van die maatschappij om die kaartjes niet al te duur te maken.

Wie zijn auto naar de sloop brengt mag drie maanden gratis met de stadsbus.

Dit is in Vlaanderen verzonnen en wij vinden het een goed idee om mensen op deze manier kennis te laten maken met de stadsbus. In hoeverre dit ook goed uitvoerbaar is, zal nog onderzocht moeten worden.

De vervoersmaatschappij mag zelf een voorstel doen voor de te rijden routes, maar de dekkingsgraad moet minimaal gelijk zijn aan die van de huidige routes.

De vervoersmaatschappij kan veel beter dan wij verzinnen hoe de bussen het meest efficiënt kunnen rijden. De gemeente moet eisen stellen aan de maximale loopafstand en welke wijken wel en niet bediend worden.

Als de huidige routes gehandhaafd blijven, dan moeten er in ieder geval nieuwe haltes komen in Lelystad-Haven (zuidkant), bij de Ankerplaats en in de Wijngaard.

Deze locaties werden verreweg het meest als probleem genoemd in onze publieksraadpleging.

Op lijnen waar een cirkelroute wordt gereden moet alternerend linksom en rechtsom gereden worden. Daardoor kan iedereen, door het reistijdstip bewust te kiezen, minimaal één keer per uur volgens de kortste route naar de bestemming reizen.

Het liefste hebben we alleen maar lijnroutes (dezelfde weg heen en terug) maar dat is waarschijnlijk te duur als we ook nog eisen stellen aan frequentie en loopafstand. Daarom deze tussenvariant, waarbij iedere bus uiteindelijk naar het station rijdt: de ene keer via een langere route en de andere keer via een kortere route.

Alle verzorgingshuizen moeten een bushalte krijgen. Ook MFA's en bedrijventerreinen moeten bij voorkeur aan een busroute liggen.

Dit zijn plekken waar veel mensen verblijven die de bus willen gebruiken of er zelfs van afhankelijk zijn voor hun vervoer.

De eerste bewoners van Warande moeten met de stadsbus kunnen reizen.

De nieuwe inwoners die zich in Warande gaan vestigen moeten ook van de bus gebruik kunnen maken. Waarschijnlijk volstaat voorlopig een uitbreiding van de Landstreckenlijn.

De Lelybus rijdt niet naar het vliegveld. Wel moet in de voorwaarden worden geregeld dat de gemeente de vrijheid heeft om gedurende de contractperiode een vliegveldlijn te openen of daar aan private partijen gelegenheid toe te geven.

De ontwikkeling van het vliegveld is met onzekerheden omgeven, en het is nu nog te vroeg om te beoordelen wat voor vorm van openbaar vervoer daar nodig zal zijn. Maar over een paar jaar is dat wel duidelijk – dan willen we niet afhankelijk zijn van de eisen van één vervoersmaatschappij voor het verzorgen van die lijn.

Er moet onderzocht worden in hoeverre een speciale seizoensgebonden toeristische Lelyprachtlijn haalbaar is in publiekprivate samenwerking. Dit is een rondje Lelystad langs verschillende toeristische trekpleisters, met sterke promotionele waarde (city marketing). Mochten daar kansen liggen dan moet in de voorwaarden worden geregeld dat de gemeente de vrijheid heeft om gedurende de contractperiode een dergelijke lijn te openen of daar aan private partijen gelegenheid toe te geven.

De miljoenen bezoekers van Batavia Stad zien vaak alleen het kustgebied, terwijl Lelystad veel meer te bieden heeft: Oostvaardersplassen, Zuigerplasbos, Theaterkwartier, Natuurpark, Aviodrome etc. Een toeristische lijn, desnoods met een boemeltreintje of als Gastentoer-Light, zou kunnen helpen om het imago van Lelystad te verbeteren.

Waar naartoe met de Lelybus



PARTIJ VAN DE ARBEID
www.lelystad.pvda.nl

Dienstregeling

- 1) De dienstregeling moet beter worden afgestemd op de vraag. Op momenten waarop de bus relatief weinig reizigers heeft, geldt minimaal een halfuursdienst. In de spits geldt minimaal een kwartiersdienst.
- 2) De dienstregeling moet zodanig ruim zijn dat chauffeurs zich niet hoeven te haasten ten koste van passagierscomfort of snelheidsovertredingen. De bus mag nooit eerder van een bushalte vertrekken dan de dienstregeling voorschrijft.
- 3) De vervoersmaatschappij moet meer rekening houden met aansluitingen onderling en met de NS treinen, zelfs als dat beperkt (enkele minuten) ten koste gaat van punctualiteit.
- 4) Alle treinen, van de eerste tot de laatste, moeten met het openbaar vervoer gehaald kunnen worden. Iedere dag, dus ook op zondag.

Bussen en haltes

- 1) Reizigers moeten op het station comfortabel kunnen wachten op de bus, van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat.
- 2) In elke bushalte moeten een actuele dienstregeling, een lijnenkaart en een duidelijke uitleg van de prijzen en voorwaarden van de verschillende kaartsoorten hangen.
- 3) Het route informatie systeem moet zonder al te veel kosten goed gaan werken – anders moet dit systeem worden afgeschaft.
- 4) De toegankelijkheid van de bussen (lage instap, brede instap, invalidenplaatsen) moet op zijn minst het huidige niveau behouden. Alle bussen moeten een lage instap hebben, en rollators moeten de bus in en uit kunnen.
- 5) Alle bussen moeten in 2010 voldoen aan de dan geldende wettelijke milieunormen (waarschijnlijk EURO-5). Vanaf 2014 moet minstens 50% van de ritten gereden worden met bussen die voldoen aan de (strengere) EEV normen.
- 6) De vervoersmaatschappij krijgt verregaande mogelijkheden voor reclame-uitingen aan en in de bus en sponsoring van lijnen. Wel moet de stadsbus herkenbaar blijven, moet de bestemming van de bus duidelijk zijn en mogen ramen niet beplakt worden.

De PvdA Lelystad heeft in maart 2008 de publieksraadpleging over de toekomst van de Lelybus afgerond. Het resultaat kunt u lezen op de website www.waar-naartoe-met-de-bus.nl.

De resultaten van de publieksraadpleging gebruikt de PvdA voor het stellen van prioriteiten voor de nieuwe contractperiode.

Dat is niet op alle punten even makkelijk. De prijzen die gemeenten en Provincies voor busvervoer moeten betalen zijn de afgelopen jaren fors gestegen. Daarom kunnen we niet alleen kijken naar zaken die we willen verbeteren. We moeten ook slimme manieren vinden om de kosten te drukken.

Want een grote toename van de kosten van de Lelybus zal een lastenverzwaring voor de inwoners van Lelystad onvermijdelijk maken. Dat laten we niet gebeuren!

Service en kwaliteit

- 1) De vervoersmaatschappij mag tijdens de contractperiode geen haltes schrappen zonder expliciete toestemming van de gemeente.
- 2) Het indienen van klachten moet makkelijker worden gemaakt en moet ook via internet (bijvoorbeeld www.lelybus.nl) mogelijk zijn.
- 3) In elke bus moeten *huisregels* opgehangen worden, en de chauffeurs moeten reizigers daar zo nodig ook op aanspreken.

Organisatie

- 1) Er moet onderzocht worden of er bespaard kan worden door samen aan te besteden met de provincie of een andere vervoersautoriteit..
- 2) Er moeten in het nieuwe contract duidelijke voorafspraken worden gemaakt over eventueel meerwerk dat ontstaat tijdens de contractperiode.

Tarieven

- 1) Als de OV chipcard wordt ingevoerd moeten de kilometertarieven zodanig worden vastgesteld dat de ritprijs vergelijkbaar is met de oude ritprijs met de strippenkaart.
- 2) Als de OV chipcard wordt ingevoerd moet de gemeente de mogelijkheid hebben om tariefkortingen voor ouderen, mindervaliden en kinderen tot 12 jaar in te stellen.
- 3) Als de OV chipcard niet wordt ingevoerd moet ook voor kinderen tot 12 jaar, onder begeleiding van minstens één volwassene per 2 kinderen, de stadsbus gratis worden.
- 4) Gratis OV voor 65+'ers wordt gehandhaafd, in ieder geval tot het moment dat er een grondige evaluatie heeft plaatsgevonden.
- 5) De vervoersmaatschappij krijgt volledige (prijs)vrijheid om bijzondere kaartjes in te voeren, zolang de strippenkaart (of het OV chipcard equivalent daarvan) maar geldig blijft.
- 6) Wie zijn auto naar de sloop brengt mag drie maanden gratis met de stadsbus.

Routes

- 1) De vervoersmaatschappij mag zelf een voorstel doen voor de te rijden routes, maar de dekkingsgraad moet minimaal gelijk zijn aan die van de huidige routes.
- 2) Als de huidige routes gehandhaafd blijven, dan moeten er in ieder geval nieuwe haltes komen in Lelystad-Haven (zuidkant), bij de Ankerplaats en in de Wijngaard.
- 3) Op lijnen waar een cirkelroute wordt gereden moet alternerend linksom en rechtsom gereden worden. Daardoor kan iedereen, door het reistijdstip bewust te kiezen, minimaal één keer per uur volgens de kortste route naar de bestemming reizen.
- 4) Alle verzorgingshuizen moeten een bushalte krijgen. Ook MFA's en bedrijventerreinen moeten bij voorkeur aan een busroute liggen.
- 5) De eerste bewoners van Warande moeten met de stadsbus kunnen reizen.
- 6) De Lelybus rijdt niet naar het vliegveld. Wel moet in de voorwaarden worden geregeld dat de gemeente de vrijheid heeft om gedurende de contractperiode een vliegveldlijn te openen of daar aan private partijen gelegenheid toe te geven.
- 7) Er moet onderzocht worden in hoeverre een speciale seizoensgebonden toeristische Lelyprachtlijn haalbaar is in publiekprivate samenwerking. Dit is een rondje Lelystad langs verschillende toeristische trekpleisters, met sterke promotionele waarde (*city marketing*). Mochten daar kansen liggen dan moet in de voorwaarden worden geregeld dat de gemeente de vrijheid heeft om gedurende de contractperiode een dergelijke lijn te openen of daar aan private partijen gelegenheid toe te geven.