

[Kop]Israelisch ov-bedrijf aan de slag in Waterland

[Intro]Sinds december rijdt nieuwkomer EBS de bussen in Waterland. OV Magazine peilde de stemming tijdens de eerste avondspits. “Die bussen zijn luxe.”

[Platte tekst]Maandag 12 december, 17.00 uur. Op het platform van Amsterdam CS IJzide rijden bussen af en aan. Als lijn 304 naar Purmerend de halte nadert, komen wachtende reizigers in beweging. Een man loopt zoekend rond: “Ik moet lijn 173 naar Landsmeer hebben.” Later stapt hij opgelucht in lijn 125. Twee servicemedewerkers van openbaar vervoerder EBS, herkenbaar aan fel gele jassen, geven informatie. Ze krijgen vooral vragen over de routenummers. “De displays op de bussen en de routepalen kloppen nog niet altijd. En er zijn veel vragen over de geldigheid van abonnementen. Maar verder verloopt de concessiewisseling prima.”

Een nagenoeg geruisloze concessiewisseling dus. Volgens de EBS-directie is dat mede te danken aan de professionele en coöperatieve houding van Arriva. Ook Rover prijst de opstelling van de oude concessiehouder. “Vaak gaat zo’n overgang met veel onmin en juridisch gedoe gepaard”, zegt Gerda Ras van de reizigersvereniging. “Arriva heeft zich een goede verliezer getoond. Petje af.”

Op zondag 11 december nam EBS officieel de concessie Waterland over van Arriva. Morgens in alle vroegte verlieten 170 Arriva-bussen de stalling in Purmerend om plaats te maken voor 221 bussen van nieuwkomer EBS. Vlaggen werden gestreken en gehesen. Egged Bus Services (EBS), dochter van het grootste busbedrijf van Israel, is in december 2010 speciaal opgericht om mee te dingen met de concessie Waterland.

Met uitzicht op komende en gaande rode en gele Scaniabussen, blikte EBS-directeur Maarten Post terug op de periode die voorafging aan die 11^{de} december. Locatie: het hoofdkantoor aan de Nieuwe Gouwe in Purmerend. Op die plek hield voorganger Arriva ook kantoor - zij het regionaal. Post was, voordat hij in maart 2011 in dienst trad van EBS, regiomanager Waterland bij Arriva. In die hoedanigheid deed hij zijn uiterste best de concessie te mogen continueren. “EBS kwam gewoon met een beter en vooral scherper bod”, analyseert hij. “Hoewel we sommige ideeën zoals het grotendeels afschaffen van de enorm dure gelede bussen ook als Arriva hadden kunnen bedenken.”

Post vertelt over Egged, het busbedrijf dat in 1933 in het toenmalige Palestina werd opgericht als coöperatie van 1800 chauffeurs en monteurs – volgens kibboetsfilosofie. De betekenis van Egged, ‘gezamenlijkheid/samen’, ziet hij ook bij de Nederlandse dochter als sleutelwoord in de bedrijfsvoering. “De menselijke maat moet veel belangrijker worden in het OV”, vindt hij. Inmiddels heeft het bedrijf 6000 werknemers. Aan het protest tegen het Israëliëse moederbedrijf op de eerste dag wil hij geen woorden vuil maken. “De politie is adequaat opgetreden. Verder zijn we een puur Nederlands bedrijf met een buitenlandse aandeelhouder. Daar ken ik er meer van”, schertst hij. “Egged werd te groot voor Israel, vervolgt Post. “Daarom zijn ze het vizier op Europa gaan richten. Na de succesvolle overname van het Poolse busbedrijf Mobilis in 2005 en een Bulgaars bedrijf, is de concessie Waterland een volgende stap op de Europese markt.” Waarom Nederland? “Waarom niet”, antwoordt Post. “De concessie Waterland is een mooie concessie met veel klandizie. En Nederland staat

bekend om zijn transparante markt en betrouwbare overheid. De Stadsregio Amsterdam heeft als opdrachtgever bovendien een heldere visie. Dat is plezierig voor een nieuwkomer.”

[Tussenkop]Overvolle wegen

De concessie Waterland beslaat het Noord-Hollandse gebied tussen Amsterdam en Hoorn, met als belangrijkste kernen Purmerend en Edam/Volendam. Ook gemeenten als Beemster, Landsmeer, Waterland, Wormerland en Zeevang maken deel uit van het concessiegebied. Zo'n 40 procent van de inwoners reist met het openbaar vervoer; minimaal 30.000 busreizigers per doordeweekse dag. Het gaat vooral om forenzen, werkzaam in Amsterdam, die de overvolle A7, N247 Amsterdam-Hoorn en de N235 tussen Purmerend en Amsterdam mijden. Het spoor biedt vaak onvoldoende alternatief vanwege de lus via Zaandam. De (snel)bus is, vanwege de vrije busbanen, het snelste vervoermiddel in de spits. Ook niet-forenzen stappen veelvuldig in de bus. Elke woonwijk heeft een rechtstreekse aansluiting, de zogeheten ontsluitende lijnen, met Amsterdam CS.

Rood-grijze bussen van EBS, gespoten in de R-netkleuren, domineren het busplatform aan de achterkant van Amsterdam Centraal. Daar tussendoor rijden de gele EBS-bussen, die het meer lokale vervoer verzorgen. R-net staat, in navolging van de succesvolle Zuidtangent, voor snel, hoogfrequent, hoogwaardig openbaar vervoer dat uiteindelijk volgens een uniforme formule in zowel de Noord- als Zuidvleugel van de Randstad moet rijden. De verschillende OV-bedrijven hebben zich aan deze doelstelling verbonden. Als buslijnen aan de productformule voldoen, kunnen ze een R-netlijn worden. De bussen van Randstadnet, dat samen met de concessiewisseling Waterland op 11 december officieel van start ging, rijden nu alleen nog in Waterland, de Zaanstreek, Alkmaar, Almere en de Gooi en Vechtstreek.

Twee collega's staan te wachten op bus 317 naar Hoorn. Ze werken beide in het OLVG-ziekenhuis. Als het meezit, zijn ze 's morgens in vijftig minuten van Hoorn in Amsterdam. “Volgens mij zijn er vergeleken met de 117 van Arriva meer haltes bijgekomen”, zegt de vrouw. “En op het busstation van in Edam staan we wat langer te wachten. Het moet wel een sneldienst blijven.” Haar collega voegt eraan toe tevreden te zijn. “Met de auto doe je er anderhalf uur over. Bovendien is parkeren in Amsterdam onbetaalbaar. Nu houd ik van mijn reiskostenvergoeding over.”

[Tussenkop]Redelijk tevreden

Vorig jaar maart won EBS de concessie Waterland tot teleurstelling van (zittend vervoerder) Arriva, Connexxion en Keolis. De komende acht jaar, met een mogelijke verlenging van twee jaar, mag EBS zich als openbaar vervoerder op de Nederlandse markt bewijzen. “Echt nieuwe of zware accenten hebben we niet gelegd in het programma van eisen”, vertelt Jasper Hink, concessiebeheerder Stadsregio Amsterdam en destijds betrokken bij de gunning. “We waren redelijk tevreden over het kwaliteitsniveau dat Arriva had neergezet. Maar EBS scoorde op de verschillende onderwerpen zoals dienstregelingen, een uitgebreid nachtnet, comfort en milieu het beste. Daarnaast hebben ze vrijwillig nieuw materieel met de strengste milieukwalificaties ingezet, rijden ze deels op biodiesel en zijn de bussen en touringcars erg comfortabel en voorzien van wifi en leeslampjes. Het bedrijf dat de meeste punten scoort, wint de concessie.”

Dat EBS aanzienlijk meer dienstregelingen (DRU) bood dan de concurrentie, speelde een belangrijke, maar geen doorslaggevende rol bij de gunning. Hink: “EBS bood 13 procent meer DRU’s. Het nieuwe kabinet kondigde bij zijn aantreden, na de gunning, echter meteen een forse bezuiniging af, waardoor we ongeveer 10 procent op de exploitatiesubsidie moesten korten: 1,6 miljoen. Voor een exploitatiesubsidie van 14,4 miljoen biedt EBS nu ongeveer 5 procent meer dienstregelingen dan voorganger Arriva.” “Klopt”, zegt Maarten Post. “Het ene moment feliciteerde de Stadsregio ons met de concessie, het andere moment werd een bezuiniging afgekondigd. Ondanks die bezuiniging rijden we vaker, met meer bussen en bieden we betere verbindingen.” Ook heeft EBS samen met Connexxion met succes bezwaar aangetekend tegen het stadstarief van 14 cent per kilometer. Beide vervoerders vallen nu onder het goedkopere streekstarief van 12,6 cent. EBS heeft bovendien met de Stadsregio een introductietarief van 11 cent voor de eerste drie maanden afgesproken.

De concessieovergang van Arriva naar EBS lijkt op deze maandag in december soepel te verlopen. De meeste reizigers waren via huis-aan-huisfolders op de hoogte gebracht. “Ik niet”, zegt een studente SPH, de ene week woonachtig in Amsterdam, de andere week bij haar vader in Purmerend. “Maar het zijn mooie, luxe bussen, met veel beenruimte.” Een andere vrouw is minder tevreden. Ze reist dagelijks met de 315 tussen Monnickendam en Amsterdam-West. “Omdat er in Monnickendam een halte in het oude centrum is opgeheven, moet ik nu verder lopen. En in plaats van de eerste opstaphalte heb ik nu de laatste, waardoor de bus al vol is. Arriva reed met gelede bussen, die waren veel ruimer.” Opvallend veel reizigers zeggen de gelede bussen te missen. “Ik hoefde nooit te staan, zegt een vijftiger. “Met deze kleine bussen wordt het vast ellende – zeker als het regent.” EBS-directeur Maarten Post zal later uitleggen dat het verschil tussen een gelede bus en een verlengde bus slechts zeven zitplaatsen scheelt.

[Tussenkop]Make it work

EBS zal in het tweede jaar, in 2013, rendement moeten gaan opleveren. Naast de exploitatiesubsidie van 14,4 miljoen komt er ongeveer 23 miljoen aan reizigersinkomsten binnen. Post: “Mijn opdracht bij aanvang was: *‘Make it work* en zorg dat het wat oplevert.” De EBS-directeur benadrukt dat het starten van een busbedrijf gigantische investeringen met zich meebrengt. “Het gaat om tientallen miljoenen die slechts op één concessie drukken. Nieuw materieel, een ICT-systeem, planningssysteem, verkeersleiding, salarisadministratie, een hoofdkantoor, een stalling, technische dienst met garage, aansluiting bij Trans Links Systems, het pensioenfonds – er was niets. Bij een volgende concessie is het een ander verhaal.”

Met efficiency in combinatie met goede dienstverlening denkt EBS een bescheiden reizigersgroei van 1 à 2 procent per jaar te behalen. En rendement. EBS maakt bijvoorbeeld in tegenstelling tot Arriva nauwelijks gebruik van gelede bussen. Er zijn er 25 op een totaal van 221. “Gelede bussen zijn heel duur als je er ook buiten de spits mee moet rijden”, weet Post. “Omdat reizigers bovendien volgens de concessie-eisen niet langer dan een kwartier mogen staan, gaat het voordeel van gelede bussen met veel staanplaatsen verloren. We hebben nu verlengde bussen van 12,7 meter, die nagenoeg hetzelfde aantal zitplaatsen bieden en met een hogere frequentie rijden. Daardoor is het chauffeurscorps wel met tachtig man uitgebreid op een totaal van 500 vaste- en uitzendkrachten.”

De chauffeur die lijn 312 naar Edam/Volendam rijdt, trekt zijn stropdas nog eens recht. Volgens hem is er niet veel veranderd met de overgang van Arriva naar EBS. En zijn er geen drama's vandaag. Dat was wel anders in 2005 toen Arriva veel aanloopproblemen had na de concessiewisseling met Connexxion. "Er was veel rituitval; we moesten mensen laten staan. Chauffeurs kenden de route niet." Nu zijn hooguit nummers van lijnen omgegooid. En heeft hij een andere plaats op het opstelperron. En zijn bus? "We hebben eerder al testritten gemaakt. Hij bevalt me wel."

[Tussenkop]Langs de file

Voor het vervoer vanuit Hoorn, Purmerend en Edam/Volendam naar de zogeheten werkgebieden Amsterdam Zuidoost en Amsterdam Zuidwest werkt EBS samen met toerbedrijf Oostenrijk uit Diemen. De Bizzliners zijn luxe touringcars (totaal 47) in de R-netkleuren, eigendom van EBS. In de ochtend- en avonduren rijden ze OV-ritten afgestemd op werktijden. In de tussenliggende periode plant Oostenrijk ze in voor besloten busritten, zoals toeristenvervoer. Een bus moet 24 uur in gebruik zijn, zegt Post, die veel mogelijkheden ziet in samenwerkingsverbanden met bedrijven om personeel op bepaalde tijden te vervoeren. "We rijden over de A10 op de vluchtstrook langs de file."

Ook in het toeristenvervoer ziet EBS groei mogelijkheden. We willen veel meer samenwerken met andere OV-bedrijven zoals Connexxion en het GVB, zegt Post. "Toeristen moeten, liefst vanaf Schiphol, met één vervoerbewijs in zowel Amsterdam, Waterland als de Zaanstreek kunnen reizen. Alle musea inclusief Volendam en de Zaanse Schans bezoeken - dat moet kunnen op één kaartje. Met het GVB zijn we in gesprek." Buiten de spits hoopt Post tenslotte meer gewone reizigers zoals ouderen, dagjesmensen en gezinnen met kinderen te genereren.

[Tussenkop]Water en stoom

De implementatie van de concessie beschrijft Maarten Post als een operatie met veel water en stoom. Je moet het meteen goed doen, zegt hij. "Falen is geen optie. Bovendien heeft Arriva de lat heel hoog gelegd. In Waterland, en trouwens de hele regio Amsterdam, is de dienstregeling heel luxe. Met verhoging van de frequentie en een nachtnet dat zeven nachten per week rijdt, hopen we nog meer service te bieden." Gerda Ras, bestuurslid van reizigersvereniging Rover en in die hoedanigheid voorzitter van de Werkgroep Waterland van de Reizigers Advies Raad (RAR), heeft wel wat kanttekeningen te plaatsen. Met haar Roverpet op zegt ze: "Wij vinden dat de Stadsregio te sterk inzet op de R-netformule; de nadruk ligt op snelle verbindingen met Amsterdam. Dit gaat ten koste gegaan van het lokale vervoer. We krijgen veel klachten van reizigers die 's avonds of op zondag niet meer rechtstreeks van bijvoorbeeld Monnickendam of Volendam naar de schouwburg in Purmerend kunnen. Helaas heeft de Stadsregio niets met onze kritiek gedaan toen het programma van eisen werd opgesteld. "Bij wijzigingen in de dienstregeling zijn er altijd mensen ontevreden", reageert concessiebeheerder Jasper Hink. "Behalve een andere route in Monnickendam, gaat het om kleine veranderingen. "Die koppel ik niet aan R-net. Hoewel je niet moet vergeten dat de inkomsten die het sterke R-net genereert, het lokale net overeind houden. Wel hebben we gekeken naar minder renderende lijnen. Mensen moeten nu misschien een keer overstappen."

Lijn 312 zit behoorlijk vol als hij richting Edam/Volendam vertrekt. De route-informatie geeft aan hoe laat de bus bij welke halte zal stoppen. Ook de belangrijkste spoorinformatie wordt aangegeven. De blauw gestippelde bekleding is nog brandschoon. De zitkussens zijn dikker dan standaard. Ook is er meer beenruimte dan gebruikelijk. De ledlampjes geven voldoende licht om te lezen en het tafeltje en voetensteuntje maken de rit comfortabel. De gelijkvloerse bussen zijn ruim en hebben een verlaagd voor- en achtergedeelte. In een rustig tempo zoekt de bus langs de drukke Prins Hendrikkade, door de IJtunnel om via Volendam ruim een half uur later in Edam bij het busstation te stoppen. Een enkeling verlaat de bus, de meesten zijn in de Jan Platstraat in Volendam uitgestapt.