

uw kenmerk 28506
uw brief van 16 november 2016
ons kenmerk 16.115206
inlichtingen bij A. Bakker
doorkiesnummer (070) 326 11 14

Afdeling Stad en Samenleving

Sectie Mobiliteit, Duurzaamheid, Groenbeleid en Vergunningen

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH
Postbus 66
2501CB Den Haag

Stadhuis, Bogaardplein 15
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk
Telefoon 14 070
Fax (070) 326 10 10
stadhuis@rijswijk.nl
www.rijswijk.nl
iban BNG: NL15BNGH0285007424

betreft Zienswijze Programma van Eisen busconcessies datum
bijlage(n) 1

Geachte bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit MRDH,

Op 17 november ontving de Raad van de gemeente Rijswijk het "ontwerp Programma van Eisen concessie Bus" (ontwerp PvE) onder vermelding van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze. Daarnaast biedt u de mogelijkheid om raadsbijeenkomsten over het onderwerp bij te wonen. Wij waarderen de wijze waarop u ons betreft bij de voorbereiding van de besluitvorming. In het ontwerp PvE zien wij voornamelijk grote punten van zorg. Wij signaleren dat er ook buiten Rijswijk, onder andere in Den Haag, zorgen zijn.

Onze zienswijze bestaat uit een reactie op hoofdlijnen en op detailniveau. Voor dat laatste verwijzen wij naar de bijlage.

Ordering van het openbaar vervoer en de lokale gevolgen

Wij maken ons ernstig zorgen over het ontbreken van een aantal verbindingen in het ontwerp PvE. Wij interpreteren dat als dat we in de toekomst nog maar moeten bezien of deze verbindingen er komen. Als bestemming vanuit Rijswijk (en mogelijk ook Den Haag HS, Naaldwijk en Zoetermeer) ontbreekt in uw overzicht de Plaspoelpolder. Het ziet er naar uit dat in Rijswijk een aantal gebieden buiten de (door de vervoerder uit te voeren) verplichte busverbindingen valt (Muziekbuurt, Vrijenban, Broekpolder, Plaspoelpolder, Hoornwijck, Rijswijk Midden). Wij gaan ervan uit dat de beschrijving in tabel 6 aangevuld wordt, zodat geen misverstanden daarover kunnen ontstaan. Het gaat dan om de verbindingen die nu bekend zijn als lijnnummers 18, 23, 30, 50 en 52.

Ook de verbinding tussen Delft en Rijswijk ontbreekt. Wij vragen daarom wederom aandacht voor de bediening van RijswijkBuiten, het middengebied in Haaglanden Streek op figuur 3. Er is een volledig witte vlek aangezien er een door de vervoerder verplicht uit te voeren busverbinding, ontbreekt. Dit is onacceptabel. Wij verzoeken u met klem, om net als bij Delft-Nootdorp of Wateringse Veld – Delft is gedaan, hier een verplichte lijn op te nemen. Mocht het zo zijn dat er tegenstellingen in de gewenste lijnvoering zijn, dan zijn wij van mening dat daar minimaal bestuurlijk overeenstemming over moet zijn. Wij vragen u om in tabel 6 de bestemming "Delft" toe te voegen. De bijlagen bij het PvE beschrijven wel buslijn 51. Het is derhalve zelfs logisch en consistent om een "verplichte" lijn op de kaart te trekken tussen knooppunt Rijswijk en knooppunt Delft. Wij gaan ervan uit dat dit wordt verwerkt.

U geeft aan dat u veel belang hecht aan een eenduidig en samenhangend mobiliteitssysteem binnen de metropoolregio. Waarbij het railnetwerk als ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem wordt gezien. Het openbaar busvervoer ziet u als aanvulling op het railnetwerk. Daarover zijn wij het eens, echter zien wij busvervoer ook als vervoer dat invulling aan fijnmazigheid geeft en een verbinding legt tussen kernen en omliggende woon- en werkgebieden.

Innovatie en “onderkant van de markt”

U geeft aan dat er maximale ruimte ontstaat voor innovaties en aanvullende openbaar vervoerssystemen buiten de concessies. Dat is een goed streven, immers hoe meer vervoerkeuze, hoe beter voor de samenleving én de economie. De invulling van de ‘last mile’ met innovatief zelfrijdend vervoer, waarbij de businesscase sluitend is, is een mooi streven. Toch trekken wij de uitwerking van uw goede bedoelingen ook in twijfel. Wij denken namelijk dat die ruimte er slechts zal zijn waar de vervoerders, die opbrengstverantwoordelijk zijn, geen opbrengsten verwachten. Voor de invulling van die ruimte lijkt u daarom vooral te kijken naar de grote bedrijven en gemeenten aangezien andere partijen mogelijk geen sluitende businesscase voor de invulling van die ruimte kunnen maken. U zult uit voorgaande teksten begrijpen dat onze zorg zit in het aanbod van een voldoende fijnmazig netwerk. Ons standpunt is dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag verantwoordelijk is voor eventuele kosten die hierdoor ontstaan.

Doelgroepenvervoer

Het integreren van delen van het openbaar vervoer in gemeentelijk vervoer, heeft gevolgen voor de gemeente. De haalbaarheid van het integreren van delen van het openbaar vervoer in gemeentelijk vervoer moet nog onderzocht worden. Wij zien in elk geval een trekkersrol voor de MRDH in het onderzoek daarnaar.

Duurzaamheid in het openbaar vervoer

De ambitie om de busconcessies volledig met zero-emissievoertuigen uit te voeren is positief door ons ontvangen. Wij merken daarbij op dat de gevolgen daarvan, waaronder de bijdrage aan een betere luchtkwaliteit, (nog) niet inzichtelijk zijn. Er zijn waarschijnlijk hoge kosten aan deze ambitie verbonden die ten laste gaan van andere zaken zoals het bedieningsgebied. Wij stellen voor dat u voorwaarden stelt waaronder aan die ambitie voldaan moet worden. Daarnaast verwachten wij dat u aan ons meer inzicht geeft alvorens u om bestuurlijke concessies vraagt.

Conclusie

Samenvattend stellen wij dat er op dit moment nog een aantal zaken ontbreken en niet inzichtelijk zijn waardoor wij geen goede afweging over dit ontwerp PvE kunnen maken. Wij lezen bijvoorbeeld dat de komst van openbaar vervoer bij RijswijkBuiten nog onzeker is. Daarnaast dat het openbaar vervoer systeem zoals wij dat nu kennen afhankelijk van een financiële bijdrage van de gemeente zou kunnen worden. Wij vragen u daarom om ons meer inzicht in de gevolgen en hoe u daarmee om denkt te gaan te geven alvorens u een besluit neemt. Zonder dat inzicht kunnen wij ons niet committeren.

Wij gaan ervan uit dat de door ons geschetste omissies en opmerkingen verwerkt zullen zijn in het definitief vast te stellen stuk. Wij verwachten een actieve vorm van communicatie over de verwerking van deze zienswijze, bijvoorbeeld in de vorm van een presentatie aan de gemeenteraden.

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad Rijswijk,

de griffier,

de voorzitter,

J.A. Massaar, bpa

drs. M.J. Bezuijen

Bijlage: Reactie op detailniveau

Z1 : Reizigerswaardering (pag 9.)

Er is opgenomen dat alles met 0.1 punt per jaar moet stijgen. De zitplaatskans wordt momenteel met een 8.0 gewaard. Een inzet op verbetering daarvan kan een enorme inspanning vergen die (met een score 8.0) niet evenredig is. Daarnaast zetten wij vraagtekens bij de bereidheid van reizigers om een waardering hoger dan een acht te geven.

Voorstel: Stijgen met 0.1, tenzij score nu een 8.0 of hoger is.

Z2 : Aanbesteding streekbusconcessies(pag 12/13 – paragraaf 1.6.1)

De vervoerders worden uitgedaagd om zoveel mogelijk extra vervoer aan te bieden bovenop het bedieningsniveau dat minimaal is geëist. Doordat de vervoerders verantwoordelijk worden gehouden voor de opbrengst is er sprake van tegenstrijdigheid aangezien openbaar vervoer zelden winstgevend is (vandaar ook de BDU).

Voorstel: Inzichtelijk maken hoe de 'uitdaging' eruit gaat zien.

Z3 : Marktconform (pag 13 - paragraaf 1.6.2)

Het gegeven (de prijs-kwaliteitverhouding is na aanbesteding ontstaan en daardoor marktconform) is discutabel. De markt verandert continu. Iets wat vier jaar geleden uit een openbare aanbesteding als "gunstig" naar voren komt kan nu anders zijn.

Voorstel: In dit stuk ook ontwikkelingen vanuit recentere aanbestedingen meenemen.

Z4 : Terugvalscenario (pag 14)

Er wordt aangegeven dat tijdens de gesprekken over de overeenkomsten, HTM en RET voorbereidingen kunnen treffen om de aanbesteding voor te bereiden. Hierdoor krijgen zij een voordeel, omdat ze, meer nog dan 'een huidige vervoerder' op de hoogte zijn van de eisen en wensen van MRDH. Er moet geborgd worden dat bij een aanbesteding HTM en RET geen 'thuisvoordeel' of 'insider-kennis' hebben. Op die manier ontstaat er een eerlijk speelveld voor alle partijen.

Voorstel: als blijkt dat inbesteden niet mogelijk is; de aanbesteding naar achteren schuiven zodat gegarandeerd kan worden dat alle partijen de aanbesteding goed kunnen voorbereiden; anders hebben HTM en RET mogelijk een voorsprong op de concurrenten.

Z5 : Concessiegebieden (pag16)

Hoek van Holland wordt zowel onder 'Haaglanden-streek' als onder 'Rotterdam en Omgeving' genoemd. Op de kaart van Haaglanden-streek staat Hoek van Holland. Wij vragen aan u om gemotiveerd te onderbouwen waarom Rijswijk ten zuiden van de A4 niet (ook) onder "stad" valt.

Voorstel: Rijswijk ten zuiden van de A4 onder "stad" en "streek" te laten vallen.

Z6 : Einddata – tabel 2 (pag 18)

Het is te begrijpen dat een spreiding van de einddata van de concessies ervoor zorgt dat het concessie management behapbaar blijft. De concessieperiodes zijn lang en er wordt onvoldoende onderbouwd waarom afgeweken moet worden van de maximale concessieperiode van 10 jaar. Afschrijving over meerdere jaren heeft alleen zin als de onderdelen ook zo lang meegaan. Is het bijvoorbeeld voordelig om een elektrische bus in 15 jaar af te schrijven, als het accupakket elke 7 jaar vervangen moet worden? Gaat een brandstofcel meer dan 10 jaar mee? Is het interieur van een bus bestand tegen meer dan 10 dienstjaren? En is het voordelig om het interieur halverwege de concessie te vervangen? De afschrijvingstermijn zou bepaald moeten worden op basis van de technische levensduur van een voertuig (of de kostenbepalende onderdelen daarvan), niet op basis van de aanschafprijs.

Voorstel: Onderbouw beter waarom een langere concessietermijn de technieken betaalbaar maakt.

Schenk daarbij expliciet aandacht aan de levensduur van (delen van) voertuigen.

Z7 : R-net als ruggegraat (Pag 21 – paragraaf 3.1.1)

De lijst met daarop gemeenten met HOV tramlijnen lijkt niet uitputtend (anders ontbreken Rijswijk, Schiedam, Vlaardingen, Leidschendam-Voorburg, Barendrecht en Ridderkerk).

Voorstel: Rijswijk opnemen in lijst met gemeente HOV lijnen.

Z8 : Tabel 5 “frequenties” (pag 24 en 29)

Wat onder “avond” valt wordt niet exact gedefinieerd. Tussen 18.00 uur en 19.00 uur is het aanbod groot en zou als avond gedefinieerd kunnen worden.

Voorstel: Definieer “avond” als de periode vanaf 19.00 uur of breid de dalperiode ook uit met de periode 18.00 uur tot 19.00 uur.

Z9 : Tabel 6 “verplichte busverbindingen” (Pag 24)

Rijswijk staat een paar keer opgeschreven als ‘Rijswijk’. Daarnaast ontbreken in de tabel verbindingen met de Plaspoelpolder (vanuit Rijswijk en wellicht Naaldwijk/Zoetermeer) en RijswijkBuiten (vanuit Rijswijk) en Delft-Rijswijk. Het is onduidelijk waarom een aantal wijken wel en een aantal wijken niet zijn benoemd.

Voorstel: Onderbouwen waarom wijken wel of niet genoemd worden.

Z10 : Vergoeding bij werkzaamheden

U schrijft: “De MRDH verwacht dat de vervoerder en wegbeheerders ieder hun verantwoordelijkheid nemen, bijvoorbeeld als het gaat om de gevolgen van omleidingen bij werkzaamheden of evenementen en het initiëren en realiseren van doorstromingsmaatregelen om de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Insteek hierbij is dat de gevolgen van kleinere wegomleidingen voor rekening van de vervoerder komen. Bij grotere wegomleidingen treden de vervoerder en wegbeheerder in overleg over noodzakelijke aanpassingen van de dienstregeling en compensatie van eventuele extra kosten van deze aanpassingen voor de vervoerder; dit conform het principe ‘de veroorzaker betaalt’.” Er liggen echter geen afspraken over wat kleine en grote werkzaamheden zijn.

Voorstel: maak over vergoedingen bij werkzaamheden afspraken met gemeenten (alvorens u een richting daarover in het PvE opneemt).

Z11 : 3.4 Bediening haltes

Bij redenen om halteplaatsen niet meer te bedienen wordt gesproken over beschikbaar OV op een afstand van een aantal meters “hemelsbreed”.

Voorstel: Hemelsbreed specificeren in aantal meters.

Z12 : 4.1 Beschikbare infrastructuur

Er zijn nu geen mogelijkheden voor uitzonderingen. Met name de maximale lengte van 400 meter en een lagere maximum snelheid van 50 km/h baart ons zorgen. Er wordt nu gesteld dat de buslijn vervalt als de wegen niet aan die categorisering voldoen.

Voorstel: Graag de mogelijkheid om uitzonderingen toe te staan, zij het onder zeer strikte voorwaarden.

Z13 : 5.2 Zitplaatskans

Een stijging van de waardering van de zitplaatskans (huidige score is 8.0) lijkt onrealistisch. De eis om elke drie jaar 0.1 te groeien is daarmee wellicht een onmogelijke opgave. Wat is de waarschijnlijkheid dat een reiziger een waardering hoger dan een acht geeft? Door de vervoerder te verplichten dit cijfer omhoog te krijgen moet hij mogelijk onevenredig veel energie in het laten stijgen van de waardering steken.

Voorstel: Behouden van zitplaatskans op minimaal een 8.0.

Z14 : 6.2 Hulp in voertuig

Ad 6.2 Toegankelijkheid: wie helpt de rolstoel vastzetten? Dit is in de huidige omschrijving niet geregeld.

Voorstel : Eis opnemen zodat hulp en daarmee een veilige rit geborgd is.

Z15 : 6.3 Duurzaamheid

Wij vragen aan u om een deugdelijke onderbouwing en een toelichting op het hanteren van een langere concessieperiode (langer dan 10 jaar) te geven. U geeft de afschrijving als reden op, de kostbaarheid van een zero-emissie (Z-E) voertuig ten opzichte van een regulier voertuig, waardoor het wenselijk is om dit voertuig over een langere periode af te schrijven. Daarnaast stelt u dat elektromotoren langer mee gaan dan brandstofmotoren vanwege minder bewegende onderdelen. Wij willen graag onderbouwd zien dat dit in de praktijk het geval is. Met daarbij als belangrijk onderdeel de levensduur van de voertuigen

(of kostenbepalende onderdelen daarvan zoals accupakketten). Het levert geen voordelen op wanneer voor een langere concessieperiode gekozen wordt als de levensduur van een Z-E voertuig korter is dan de concessieperiode. Bovendien wordt met de overnameregeling de noodzaak voor een langere concessieperiode nog eens verder weggenomen; omdat het voertuig, als deze nog resterende levensduur heeft; door de volgende vervoerder overgenomen wordt; en dus ook de meerprijs ten opzichte van een niet ZE-voertuig mede overgenomen wordt.

Voorstel: Borg dat de afschrijving die gebruikt wordt voor de overnameregeling gebaseerd is op de technische levensduur, niet op financiële afschrijven.

Z16 : 6.4 Comfort en netheid

Sommige 'eisen' geven ruimte voor interpretatie. Enkele voorbeelden daarvan zijn:

- Voldoende beenruimte
- Voldoende ruimte voor de bagage

Voorstel: Specificeer dit nader, bijvoorbeeld: beenruimte minimaal 50cm en ruimte voor het stallen van drie koffers van 80 liter.

Z17 : 6.5 Productformules

Wij zien het als positief dat MRDH goedkeuring kan verlenen voor het inzetten van R-net bussen buiten de R-net lijnen. Het is belangrijk dat de R-net lijnen een minimale kwaliteit hebben. Dat deze kwaliteit af en toe naar andere lijnen overgaat, zal geen reizigers kosten.

Wij vragen u te voorkomen dat er een situatie ontstaat zoals bij de Zuidtangent; waar 'gewone' bussen achter de halte voor de Zuidtangent moesten stoppen omdat dat niet in de productformule paste.

Voorstel: Voorkom dat de productformule ten koste gaat van het aantal reizigers en de kwaliteit van het OV.

Z18 : 6.7 Uitzonderingen

De genoemde uitzonderingen geven ruimte voor interpretatie.

Voorstel: Onderbouwen waarom de eisen niet hoeven te gelden voor de genoemde uitzonderingen. Ook borgen dat deze bepalingen niet 'misbruikt' gaan worden.

Z19 : 7.2.1 Aanbod reisinformatie voor mensen met een beperking

Z22 : Welke reisinformatie wordt geboden aan blinde reizigers en hoe wordt deze ter beschikking gesteld? Welke informatie wordt geboden aan reizigers met een mentale beperking en hoe wordt deze ter beschikking gesteld?

Voorstel : Eisen hiervoor opnemen

Z20 : 7.3.1 Statische reisinformatie

Borgen dat er juiste afstemming ontstaat op het moment dat er meerdere (bus)lijnen van verschillende vervoerders bij een halte komen. Op die manier is duidelijk welke vervoerder verantwoordelijk voor de informatie is.

"Informatie over haltes die niet toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking". Hier wordt alleen gesproken over mobiliteitsbeperking. In dit kader is ook informatie over haltes van belang die niet toegankelijk zijn voor mensen met een visuele beperking.

Voorstel: Vastleggen van de verantwoordelijkheden van de verschillende vervoerders betreffende reisinformatie. Opnemen dat informatie over haltes ook voor mensen met een visuele beperking beschikbaar moet zijn.

Z21 : 7.4.2 informatie in de voertuigen

In dit stuk ontbreken eisen ten aanzien van de leesbaarheid van het display. (leesbaar vanaf x meter; ook leesbaar in fel zonlicht etc.)

Voorstel: Specificeer deze informatie door eisen daarover op te nemen.

Z22 : 7.5 informatie bij afwijkingen v/d dienstregeling.

Volgens ons ontbreken afspraken over hoe de vervoerder er voor gaat zorgen dat de informatie op de displays in de haltes actueel is. Immers in paragraaf 7.3.2 staat dat de vervoerder niet verantwoordelijk is voor het tonen van informatie op de informatiepanelen op de haltes.

Voorstel: Vastleggen hoe ervoor gezorgd wordt dat de informatie op de haltes actueel is.

Z23 : 8.1 Algemeen (pag 48)

Indien het merendeel van de OV-chipkaartapparatuur of een nieuw betaalsysteem in een voertuig om welke reden dan ook niet werkt, is de vervoerder verplicht om reizigers gratis te vervoeren. Bovenstaand is een riskante zin.

Voorstel: Neem op dat het hier om een voertuig gaat dat op dat moment in actieve dienst rijdt (anders moet de vervoerder mensen gratis gaan vervoeren als de bus waar de apparatuur niet werkt in de garage staat om gerepareerd te worden).