

Aan de Provincie Noord-Holland,
t.a.v. mw A. Koot
Houtplein 33
Haarlem,



Alkmaar, 23 april 2019.

Advies over het Programma van Eisen voor de concessie G&V 2020

We hebben van u ter advisering het concept Programma van Eisen ontvangen voor de concessie Gooi en Vechtstreek ingaande 2020.

Op de bijeenkomst van 4 april hebt u een uitgebreide toelichting gegeven, waarvoor we u erkentelijk zijn.

We zijn blij met het traject dat tot nu toe gevolgd is en waarbij u ons op de hoogte hield van de ontwikkelingen van het beleid ten aanzien van de nieuwe concessie.

Ook hebt u gereageerd op ons advies over de NvU. Enkele vragen zijn daarmee afdoende beantwoord, enkele andere onderwerpen herhalen we in dit advies.

Met name zijn we positief over de uitspraak in uw reactie dat de provincie zich verantwoordelijk blijft voelen voor goed openbaar vervoer als deel van de mobiliteitsdiensten.

Bijzonder in de komende concessie is dat de lijnvoering de eerste twee jaar nauwelijks zal afwijken van de huidige. Hiermee gaat (ongewild) een wens in vervulling die wij meermalen hebben geuit om het eerste jaar van een nieuwe concessie de bestaande lijnvoering intact te laten zodat in dat jaar wijzigingen beter kunnen worden voorbereid. Er zijn helaas voorbeelden bekend waarbij de start van een nieuwe concessie gepaard ging met grote problemen voor de reizigers.

Het Programma van Eisen opent de mogelijkheid om openbaar vervoer dat op 10 minuten fietsen van een knooppunt ligt, te verminderen of op te heffen. Dat kan een drastische ingreep betekenen in bepaalde wijken van Hilversum, Bussum en Huizen. Voor de reizigers daar zal het tot een grote verandering in de reisgewoonten leiden.

Wij zijn niet fundamenteel tegen een herbezinning op het gebied van mobiliteit. Wel zijn dan flankerende maatregelen noodzakelijk. Deels zullen die buiten de reikwijdte van het PvE vallen, maar zullen geregeld moeten zijn voordat lijnen kunnen worden opgeheven of gestrekt in fase 2.

Het gaat dan om maatregelen voor mensen waarvoor de afstand naar een halte of knooppunt te groot wordt. Wij adviseren om in het PvE op te nemen dat de flankerende maatregelen al tijdens fase 1 worden getest en dat het resultaat van de testen mede bepalend is voor het lijnennet van fase 2.

In paragraaf 2.2 komt de gedoogplicht aan de orde. We adviseren om hierbij op te nemen dat de provincie er voorstander van is dat voor reizen op een traject van een gedoogde lijn dat geheel binnen een andere concessie valt, de tarieven en kaartsoorten van die andere concessie zouden moeten gelden. Dit in afwachting van nadere afspraken met naburige opdrachtgevers en vervoerders of landelijk beleid hierover.

In paragraaf 2.3 staat de datum van het einde van de concessie genoemd. We adviseren om na te gaan of dit in overeenstemming is met het volgende. De concessie zou eindigen op zaterdag 7 december 2030. De dienstregeling 2030 begint niet op de tweede zondag van december, maar de oude dienstregeling loopt tot en met de tweede zaterdag van december. Dat verschilt in 2030 een week.

In paragraaf 2 komt de grotere rol aan de orde die knooppunten zullen spelen in de komende concessieperiode. Wij adviseren om het Rocov-NH te betrekken bij de planning en uitvoering van deze knooppunten.

Wij missen in het PvE de mogelijke rol van het Rocov-NH bij het op te zetten en te integreren publiek vervoer. Ook de rol van de provincie bij het (mee) financieren en goedkeuren van dit publiek vervoer, is niet in het PvE uitgewerkt. Wij adviseren om in de gevallen dat de provincie publiek vervoer meefinanciert, het Rocov-NH een adviserende rol te geven.

Wij vragen u om het (fysiek) Veiligheidsplan zoals genoemd in 2.4.1. uit te zonderen van de advisering door het Rocov-NH zoals beschreven in 2.4.4.

In hoofdstuk 3 worden drie fasen genoemd die worden onderscheiden in de concessie. Wij adviseren om fase 1 te gebruiken om flankerende maatregelen te organiseren en te testen. We adviseren om dit in het PvE op te nemen, zodat het mee een verantwoordelijkheid van de vervoerder wordt om publiek vervoer zoals wijkbusjes, rolstoelbusjes, belbussystemen op te zetten en te integreren in het geheel van de mobiliteit. Hier hoort ook bij het inventariseren welke (meestal gemeentelijke) initiatieven er al zijn, en hoe die geïntegreerd kunnen worden.

Fase 1 zal duren totdat de busbaan van lijn 320 in Hilversum gereed is en een nieuw lijnennet opgezet kan worden. Wij missen in het PvE een ontsnappingsclausule voor het geval de aanleg door onvoorziene omstandigheden een aanzienlijke vertraging op loopt. We nemen niet aan dat fase 1 vrijwel de hele concessieperiode mag duren. Wij adviseren om in het PvE op te nemen wat het beleid is bij een aanzienlijke vertraging van de oplevering van de busbaan in Hilversum.

Wij adviseren om bij de garantieverbindingen (paragraaf 3.5.8) het traject Muiden P&R - Muiden-Centrum op te nemen. Dit is van essentieel belang voor het bereikbaar houden van het Muider slot met het OV. Verder adviseren we om een halte dichtbij de ingang van het Hilversumse Tergooi ziekenhuis verplicht te stellen. Een groot ziekenhuis als dit trekt veel bezoekers. Voor deze bezoekers volstaat een halte op de Surinamelaan niet.

Hoofdstuk 6 behandelt de toegankelijkheid van het materieel. We adviseren om bij de geluidsinstallatie te eisen dat berichten over de volgende halte in de gehele bus duidelijk te horen moeten zijn. Omdat een vast geluidsniveau niet altijd voldoet, vragen we u om in het PvE te vragen dat de sterkte van het geluid automatisch aangepast wordt aan omgevingslawaai.

We adviseren om bij de lage vloer dat dit (afgezien van de wielkasten) moet over de gehele breedte van de bus, tenminste in het deel tot en met de uitstapdeur. Dit om te voorkomen dat bussen worden aangeschaft die weliswaar aan de wettelijke voorschriften voldoen, maar waarin de stoelen op podesten zijn geplaatst waartussen het met rollators, kinderwagens en bagage lastig manoeuvreren is.

In paragraaf 8.2.4 komt het betalen bij wagenverkoop aan de orde. We adviseren om bij de mogelijkheid om met bankpassen te betalen, ook nadrukkelijk het kunnen betalen met (buitenlandse) creditcards te eisen. Dat gaat verder dan het opnemen van deze mogelijkheid bij het klanteninterfaceplan.

Met vriendelijke groet,
Namens het Rocov-NH



Ludolf Maat, secretaris

cc: mw A Beelen en dhr R Verkaik.