

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Uw brief van : 27 november 2012
Uw kenmerk : 3310787
Ons kenmerk : SO/ORV/9753
Datum : 8 januari 2013

Ref. : M.Berends
Tel. : (073) 615 56 14
Fax :
E-mail : m.berends@s-hertogenbosch.nl

Onderwerp : reactie op concept-Programma van Eisen OV-aanbesteding 2015

Geacht college,

Het concept-Programma van Eisen en Wensen (PvEeW) voor de nieuwe aanbesteding van het stad- en streekvervoer biedt naar onze mening een betere basis voor een OV-concessie die een vervoerder prikkelt tot maximale prestaties.

In onze brieven d.d. 3 april 2012 (ons nr. SO/ORV/1875) en 21 augustus 2012 (ons nr. SO/ORV/5649) hebben we u al diverse wensen en suggesties doorgegeven met betrekking tot de nieuwe aanbesteding. In deze brieven hebben wij ook duidelijk aangegeven dat de Bossche gemeenteraad sterk betrokken is bij het openbaar-vervoerdossier. Wij verwijzen u graag ook naar deze brieven. Nu u het concept-PvEeW hebt gepubliceerd, willen we hieronder op een aantal punten nader ingaan.

De provincie stelt een kernnet vast, waarop de vervoerder lijngebonden openbaar vervoer moet aanbieden. Het valt op dat de streekbuslijnen in de concessie oost-Brabant zonder veel wijzigingen worden opgenomen in het kernnet, terwijl er van veel Bossche stadsbuslijnen grote delen buiten het kernnet gaan vallen. Uit de kaartjes bij het concept-PvEeW blijkt bijvoorbeeld dat Empel op ieder moment buiten het kernnet valt!

Naast het kernnet komen er wellicht pluspakketten en/of maatwerkoplossingen. Over de invoering van eventuele pluspakketten komt er pas duidelijkheid bij de gunning; over eventuele maatwerkoplossingen zal pas (veel) later duidelijkheid ontstaan.

Deze onduidelijkheid leidt tot grote zorgen en tot maatschappelijke onrust. Daarom willen wij op korte termijn met u in overleg gaan over uw plannen en over de vraag wat er nog kan worden geboden aan de bewoners van buurten en wijken waar –volgens uw PvEeW- vanaf 2015 geen openbaar vervoer meer komt. Wij willen dan met u bezien welke alternatieven er zijn en welke financiële consequenties die hebben voor de reizigers en inwoners van de gemeente 's-Hertogenbosch.

Wij gaan er ook vanuit dat u middelen reserveert voor maatwerkoplossingen.

Wij vinden dat het kernnetwerk in ieder geval moet worden aangepast op de volgende punten:

1. De kern Empel kan niet buiten het kernnet vallen;
2. De OV-bediening van Rosmalen volgens de kaartjes bij het PvEeW maakt het kernwinkelgebied vanuit grote delen van Rosmalen onbereikbaar via het kernnet. Daar komt bij dat de interne OV-verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Rosmalen in het PvEeW geheel vervalt. Ook is de OV-bediening volgens deze kaartjes niet overeenkomstig de verbeteringsplannen voor Rosmalen die door de provincie worden uitgewerkt.
3. Voor de OV-bediening met buslijn 65 wordt momenteel door de provincie een verbeteringsplan opgesteld. Dit blijkt niet uit de kaartjes van het nu opgenomen kernnet. In het Bestuurlijk Overleg van 14 december jongstleden is afgesproken dat er een duurzame oplossing wordt gezocht.
4. In het kernnet wordt aangegeven dat buslijn 201 doorrijdt tot Maliskamp. Dit is niet het geval; deze lijn heeft NS-station Rosmalen als begin- en eindpunt;
5. Als centrumhaltes in 's-Hertogenbosch zijn genoemd de Parade en het Burg. Loeffplein. Dit is niet onjuist, maar zoals bekend worden deze haltes vóór of gedurende de komende concessieperiode vervangen door haltes op de binnenstadsring.

Diverse onderdelen van het concept-PvEeW wijken af van de bestaande samenwerkingsafspraken tussen provincie en gemeente met betrekking tot de transferiumbussen. Dat leidt tot een aantal problemen die in het PvEeW moeten worden gecorrigeerd. In het Bestuurlijk Overleg van 14 december jongstleden is hiervoor al aandacht gevraagd.

1. In de vakantieperioden is het gebruik van de transferiumbussen aanzienlijk groter; om die reden is de frequentie in deze periode ook aanzienlijk hoger; dit is niet meegenomen in het kernnet en dient te worden aangepast.
2. Bovenop het onder 1 gestelde zijn er op zaterdagmiddagen regelmatig extra bussen nodig op de route van lijn 70. Gevraagd wordt ook dit in de benodigde frequenties op het kernnet op te nemen.
3. Op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavonden rijden de transferiumbussen tot ca. 01:00 uur. Dit is in het overzicht voor het kernnet niet opgenomen. Ook in de verschillenstaat is dit niet opgenomen; gesuggereerd wordt dat hier geen verschillen optreden. Dit dient te worden opgenomen.
4. Gesuggereerd wordt dat in alle bussen de OV-chipkaart geldig is. Dit is in de transferiumbussen echter niet het geval. In deze bussen is uitsluitend een apart kaartje geldig. Hier bestaan tussen provincie, gemeente en vervoerder goede afspraken over.
5. In het PvEeW staat dat de vervoerder de tarieven mag verhogen. Dit is echter niet overeenkomstig de afspraken die provincie en gemeente hebben gemaakt over de tarieven van de transferiumbussen.

De gemeente 's-Hertogenbosch is zeer actief met het verbeteren van de doorstroming van het OV in de stad. Hiertoe worden verkeersregelininstallaties uitgebreid met OV-prioriteit en KAR-

communicatie tussen de bussen en de Verkeersregelininstallaties. Om te zorgen dat deze voorzieningen ook optimaal functioneren is het van groot belang dat de vervoerder deze communicatie mogelijk maakt en onderhoudt. Hiervoor vragen wij u een aantal zaken op te nemen in het PvEeW en uit te werken in het bestek. Concreet gaat het om de volgende onderwerpen:

1. De concessiehouder dient alle informatie aan de wegbeheerder aan te leveren die benodigd is voor het geven van OV-prioriteit bij verkeersregelininstallaties (vulling van de verschillende attributen van het KAR-bericht);
2. Het stellen van voorwaarden aan minimaal percentage beschikbaarheid en bruikbaarheid van de KAR-berichten;
3. Het door de vervoerder planmatig aantonen dat de KAR beïnvloeding goed werkt;
4. Het door de vervoerder planmatig aantonen dat op de juiste punten/momenten wordt in- en uitgemeld bij de verkeersinstallaties;
5. Het bepalen van sanctiemiddelen indien de vervoerder niet aan de gestelde eisen aangaande beïnvloeding van verkeersinstallaties kan voldoen/voldoet;
6. Het gebruik maken van in- en uitmeldpunten voor verkeersinstallaties zoals aangegeven door de wegbeheerder, eventueel via het KAR-geotool van GOFI;
7. Tevens dient aangegeven te worden hoeveel procent van de voertuigen te laat, op tijd of te vroeg mogen rijden. Deze percentages dienen controleerbaar geleverd te worden. Ook daaraan zou een passende sanctie verbonden kunnen worden.

In onderdeel C3 wordt aangegeven dat minstens 80% van de geprioriteerde haltes in het concessiegebied bediend moet blijven worden. Dit is opmerkelijk weinig, aangezien deze haltes enkele jaren geleden door de provincie zijn aangewezen als de belangrijkste haltes, met het hoogste gebruik en/of gelegen bij de belangrijkste voorzieningen. De provincie heeft de voorwaarde gesteld dat deze voorzieningen minstens vijf jaar moeten functioneren. Wij bepleiten daarom dit percentage op honderd te stellen. Hier is door provincie en gemeenten immers fors geïnvesteerd.

De invoering van een zero-emissie kleinschalig OV-systeem in de binnenstad is al diverse malen bij u aan de orde gesteld. Op 14 december 2012 heeft hierover nog bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Hierin heeft de gemeente nogmaals aangegeven zo'n voorziening als noodzakelijke schakel te zien voor de bereikbaarheid en ontsluiting van de binnenstad in relatie tot het weghalen van doorgaande buslijnen uit de binnenstad. Dat laatste verbetert de doorstroming van deze lijnen en komt ten goede aan de leefbaarheid in de binnenstad (luchtkwaliteit, trillingen). In het overleg van 14 december is afgesproken te streven naar de structurele inzet van zo'n kleinschalig OV-systeem vanaf 2015 en om begin 2013 gezamenlijk te onderzoeken of hiervoor een goede business case mogelijk is.

Ook bij de transferiumbuslijnen wil de gemeente 's-Hertogenbosch vanaf 2015 graag een structurele inzet van zero-emissie materieel. Vooruitlopend hierop zal de gemeente binnenkort een concreet voorstel doen voor een Bossche invulling van het Zero Emissie Busproject. Ook hier is afgesproken om begin 2013 gezamenlijk te onderzoeken of hiervoor een goede business case mogelijk is.

Als onderdeel van de afspraken over infrastructuur en vastgoed moet in het PvEeW duidelijk worden aangegeven dat de concessiehouder voorzieningen moet huren die zijn gerealiseerd ten behoeve van een goede uitvoering van de OV-concessie, met vermelding van de huurkosten. Het gaat concreet om de bestaande busremise in 's-Hertogenbosch en een servicepunt/verkoopruimte in de directe nabijheid van het busstation.

Daarnaast vragen wij de provincie Noord-Brabant de huurovereenkomst voor de wachtruimte voor busreizigers over te nemen van de gemeente en tot het moment van overname de huurkosten te blijven betalen aan de gemeente.

In het PvEeW wordt niets gezegd over de chauffeursruimte in 's-Hertogenbosch. Deze wordt nu gehuurd door de zittende concessiehouder. Geadviseerd wordt hierover wel een bepaling op te nemen.

De vervoerder moet via het PvEeW worden geïnformeerd over grote evenementen die de lijnvoering beïnvloeden. Dit is onderdeel van de exploitatie. Zo wordt voorkomen dat kosten van omleidingen en vertragingen achteraf bij provincie of gemeente terecht komen. (Zoals hierboven al is aangegeven zal de hinder aanzienlijk verminderen bij invoering van een kleinschalig aanvullend OV-systeem in de binnenstad in combinatie met het weghalen van de 'doorgaande' lijnen uit de binnenstad.)

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft afspraken gemaakt met de huidige vervoerder over een weg waarover bussen geen zogenoemde matritten mogen rijden. Het gaat concreet over het gedeelte van de Oude Engelseweg tussen de Diezekade en de oude Vlijmenseweg. De provinciale concessie-manager is met deze afspraak bekend. Deze afspraken zijn ook bindend voor een nieuwe vervoerder. Om problemen te voorkomen vragen wij u dit in het PvEeW op te nemen.

Bij de nieuwe aanbesteding moeten scherpere eisen gesteld worden aan het beperken van trillinghinder als gevolg van busverkeer dan nu in onderdeel C6 is opgenomen. Trillingen door bussen leveren de afgelopen jaren in de Brabantse steden veel klachten over hinder en schade op. (Zoals hierboven al is aangegeven zal de hinder aanzienlijk verminderen bij invoering van een kleinschalig aanvullend OV-systeem in de binnenstad in combinatie met het weghalen van de 'doorgaande' lijnen uit de binnenstad.)

Als bijlage bij het PvEeW hebt u een kaartje opgenomen met voorzieningen in de gemeente 's-Hertogenbosch. Dit kaartje bevat een flink aantal onvolkomenheden. Als bijlage sturen wij u een aangepast overzicht.

Wij realiseren ons dat het PvEeW een stuk is dat zich vooral richt op de relatie tussen concessieverlener en concessiehouder. Toch willen wij u in dit verband wijzen op het grote belang van een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen provincie en de steden Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch. Een goede samenwerking is noodzakelijk om te kunnen komen tot de benodigde verbetering van (het gebruik van) het openbaar vervoer en om de ambitie met betrekking tot verkeer en vervoer te realiseren die de gemeente in het beleidsplan (de Koersnota) heeft vastgelegd én inmiddels realiseert.

Wij verzoeken u om onze opmerkingen en aanvullingen uit deze brief mee te nemen bij het vervolg van de aanbestedingsprocedure en ons hierover te informeren. Zoals eerder aangegeven vinden wij het heel belangrijk om op korte termijn overleg met u te hebben over uw plannen en over de vraag wat er nog kan worden geboden aan de bewoners van buurten en wijken waar –volgens het PvEeW- vanaf 2015 geen openbaar vervoer meer komt. Wij zullen hiertoe het initiatief nemen.

Tenslotte is de reactietermijn op het PvEeW zo kort geweest dat onze raad, die een grote betrokkenheid heeft met het OV-dossier, geen mogelijkheid heeft gehad de stukken te bespreken. Het is dus mogelijk dat de raad met een aanvullende reactie komt, die aan u zal worden nagezonden.

Wij wensen u veel succes met de komende aanbestedingsprocedure.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg

mr. dr. A.G.J.M. Rombouts