

Aan de Gedeputeerde Staten van Fryslân.
Afdeling mobiliteit, t.a.v. de heer Klaas Kramer
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden

Ons Kenmerk: 01-2022
Plaats en Datum: Leeuwarden 16 februari 2022
Onderwerp: Reactie Rocov op concept-PvE overbruggingsconcessie

Beste heer Kramer,

Met deze brief reageert Rocov Fryslân op het concept-PvE voor de overbruggingsconcessie 2022-2024. In deze reactie wordt steeds verwezen naar de betreffende artikelnummers uit het PvE.

Algemeen

Er lijken meer wijzigingen te zijn opgenomen dan op grond van de "situatie noodconcessie" nodig zouden zijn.

In het PvE wordt enkele keren de Mienskip genoemd. Het is bij het Rocov niet duidelijk wie dit zijn en hoe representatief ze zijn in de lokale gemeenschap. Het gevaar van specifieke mobiliteitsoplossingen voor een lokale groep is dat het openbaar vervoer als geheel erop achteruitgaat. Het openbare karakter van het vervoer wordt aangetast door versnippering en lokaal maatwerk.

Het Rocov is benieuwd in hoeverre het huidige PvE al een basis is voor het PvE van de concessie na 2024.

Voor dat deel van het treinvervoer waar de provincie verantwoordelijk voor is geldt een aparte concessie.

Per Artikel

1.3. Zo kan een Buurtbus als vervanging van de Opstapper dienen. Bij de keuze voor maatwerkvervoer dient volgens het Rocov rekening gehouden te worden met de toegankelijkheid. Het Rocov vraagt zich af of de inzet van de buurtbus als vervanging van de Opstapper niet in strijd is met het VN-verdrag, omdat dit een niet-toegankelijk alternatief is.

1.3 Maatwerk. *'Hiermee wordt voorkomen dat er soms door een overaanbod lege Bussen rondrijden'*. Het Rocov vindt de term 'Lege bussen' wat vooringenomen en zou liever spreken van 'slecht bezette bussen'.

2.3.2 *'De Concessiehouder mag gedurende de looptijd van de Concessie, na raadpleging van de Mienskip en als de Concessieverlener hiervoor schriftelijk toestemming heeft verleend, gedurende de looptijd van de Concessie, na raadpleging van de Mienskip, de Opstapper in frequentie omlaag brengen en daarvoor in de plaats ander Maatwerk aanbieden. Er is dan sprake van een combinatie van de Opstapper geheel of gedeeltelijk vervangen door ander Maatwerk'*. Het Rocov zou hierover ook graag eerst advies uitbrengen. Maatwerk heeft invloed op de dienstregeling en op de reisketen.

2.3.3 *'De volgende vormen van (Openbaar) Vervoer vallen uitdrukkelijk niet onder de Concessie en dienen derhalve door de Concessiehouder te worden gedoogd:*

▪ *Het Openbaar vervoer per trein'*.

Het Rocov vraagt zich af waarom dit is doorgehaald in het PvE. En ook waarom hier het vervoer naar evenementen is doorgehaald en het supportersvervoer is blijven staan.

3.1 *'Uitgangspunt is een uniform producten- en tarievenhuis voor geheel Fryslân, inclusief de Waddeneilanden. Een belangrijk uitgangspunt is ook dat scholieren en (buitenlandse) studenten in Fryslân betaalbaar kunnen reizen'*. Het Rocov vraagt zich af waarom deze uitgangspunten zij doorgehaald in het PvE.

3.1 *'Maatwerk bestaat uit spitslijnen, Buurtbuslijnen en de Opstapper. Het Openbaar Vervoer kan op bepaalde trajecten en/of tijden worden uitgevoerd met klein materieel ("Auto"). Deze vorm van Openbaar Vervoer wordt ook wel aangeduid als Lijntaxi.'*

3.1.1 *'Iedere Kern moet worden bediend door de Hoofdstructuur, een Overige Lijn of Maatwerk'*.

Ook hier is de toegankelijkheid weer het knelpunt. Bij de inzet van Maatwerk is er het risico dat specifieke doelgroepen niet gebruik kunnen maken van dit vervoer. Zo zijn lijntaxi's niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers. In de praktijk zal het niet vaak voorkomen, maar principieel gezien sluit je met de keuze voor een lijntaxi deze doelgroep uit en is in die situatie een kern dus niet bediend voor deze doelgroep (tenzij dit artikel overruled wordt door artikel 3.4.39 *'In te zetten Auto's dienen als de reiziger dat vooraf aangeeft geschikt te zijn voor het Vervoer van rolstoelgebruikers'*). Het borgen van de toegankelijkheid en de bereikbaarheid blijft een beetje een zorgpunt van het Rocov. In het overleg over het concept-PvE op 3 februari heeft het Rocov dit ook al aangegeven. Of mindervalide reizigers op basis van dit PvE meer beperkingen van hun reismogelijkheden gaan ondervinden weten we niet. Het zou interessant kunnen zijn om gedurende deze concessieperiode ook het Wmo-gebruik te monitoren en te evalueren of het Wmo-vervoer op specifieke routes is toegenomen.

3.1.2 *Als een Kern wordt bediend met een treinstation op maximaal 1000 meter buiten de bebouwde kom dan geldt deze ook als ontsloten door de Hoofdstructuur. Voor mensen met een mobiliteitsbeperking is dit te ver, tenzij ook hier geldt dat binnen 400 meter van het zwaartepunt van de Kern ook een Halte is van de Opstapper.*

3.1.4 *A-lijnen. 'Wijzigingen van de routes tijdens de Concessieperiode mogen deel uitmaken van het Vervoerplan mits Concessieverlener hiermee vooraf heeft ingestemd'*.

We gaan er van uit dat hierover ook eerst advies gevraagd moet worden aan het Rocov.

3.1.7. Bovendien hoeven eerste Ritten met een aankomsttijd op een van de genoemde Stations tussen 6.00 en 6.30 niet geboden worden wanneer deze een bezetting hebben van vijf reizigers of minder. Openbaar vervoer aan de randen van de dienstregeling gaat nooit over grote reizigersaantallen. Die zitten in de spits. Het Rocov vindt 5 reizigers voor de vroege ochtend nog zeker significant. De kracht van het openbaar vervoer is juist dat er van begin tot einde dienstregeling een reisketen wordt geboden.

3.1.10 'Het is toegestaan om de HOV-lijnen aan elkaar te koppelen, zoals bijvoorbeeld HOV-lijnen Heerenveen-Drachten en Drachten-Leeuwarden in Dienstregeling 2020-2022'. Het Rocov vindt dit wat risicovol, omdat hierdoor mogelijk de dienstuitvoering verslechterd doordat vertragingen op het eerste traject doorwerken op het tweede.

3.1.18 De minimale bedieningsperiode en frequenties voor C-lijnen. In de tabel staat dat er op zondag niet gereden wordt. Is er dan wel vraagafhankelijk vervoer beschikbaar?

3.1.21 'Alleen indien zowel Concessieverlener als Mienskip instemmen met alternatieven dan is aanpassing van de eisen die gesteld worden aan de Opstapper mogelijk.' Het Rocov is altijd wat huiverig voor lokale maatwerkoplossingen. Deze oplossingen kunnen binnen de gemeenschap goed functioneren, maar maken de bereikbaarheid van buitenaf er niet beter op.

3.1.33 Vanuit de wijk Huizum West kan de afstand tot het station een barrière zijn. Het Rocov ontving van Thomas Witt een alternatief voor de busroutes (zie bijlage bij deze brief), waardoor deze wijk beter verbonden blijft met het station en met het centrum van Leeuwarden.

3.1.35 De Lijnen binnen de gemeente Leeuwarden (uitgezonderd Scholierenlijnen) rijden elk minimaal met de frequentie conform B-lijnen, tenzij in bepaalde perioden op een traject het aantal reizigers te laag is voor die frequentie (bijvoorbeeld blijkend uit de Dienstregeling 2022 of bij structureel minder dan 5 reizigers per Rit of minder). Het Rocov vindt dat de norm van 5 reizigers inderdaad per rit moet worden bekeken en niet als gemiddelde over de hele dag. Als bijvoorbeeld in de spits het aanbod structureel hoger is dan die ritten niet schrappen.

3.1.44 Een actueel overzicht van toegankelijke bushaltes in het Concessiegebied is te vinden op de website <https://fryslan.haltescan.nl>. Dit bestand is volgens het Rocov niet up-to-date.

3.1.47 Concessieverlener hecht aan flexibiliteit gedurende deze voorstellen voor Concessie. Met inachtneming van de wettelijke procedures zijn in overleg meerdere momenten mogelijk waarop de Dienstregeling op in zijn kan wijzigen. We vragen daarmee optimale wendbaarheid. Het heeft de voorkeur om in de jaarlijkse dienstregelingprocedure een beeld te geven van de wijzigingen per december en de mogelijke wijzigingen in de loop van het jaar indien er sprake is van ontwikkeling van reizigersaantallen. Tijdens de Implementatieperiode wordt het Vervoerplan voor 2023 inclusief de mogelijke wijzigingen gedurende het Dienstregelingjaar voorgelegd aan het ROCOV Fryslân conform de procedure zoals beschreven in paragraaf 3.2.

Gezien de korte duur van de noodconcessie gaan we ervanuit dat er tussentijds in principe geen wijzigingen worden doorgevoerd die leiden tot verdere verschraving van het aanbod.

3.4.48 De Buurtbussen mogen in beginsel niet ouder zijn dan 5 jaar, gerekend vanaf de datum eerste toelating en niet meer dan 500.000 km gereden hebben.

3.4.49 Aan de toegankelijkheid van de Buurtbussen worden de eisen gesteld zoals opgenomen in de artikelen 3.4.38 en 3.4.39. 04 en 1.1.15.

Voor deze punten geldt dat met toestemming van de Concessieverlener, vanwege de korte duur van deze Concessie, hiervan kan worden afgeweken mits de veiligheid niet in het geding komt. Het Rocov vraagt zich af hoe reëel deze eisen aan het materieel zijn, wanneer de bussen worden overgenomen uit vorige concessie. Hetzelfde geldt voor de noodknop (artikel 3.4.52).

3.1.60 Voor de Aansluiting van Bus/Auto op Veerboot v.v. zijn de toekomstige ontwikkelingen van de veerdiensten is de informatie in bijlage.

Dit artikel is doorgehaald. Het Rocov vraagt zich af of dit relevant is vanwege de concessieduur. De bijlage ontbrak (overigens ook al bij het voorgaande PvE).

3.1.65 Bij Evenementen zijn de eisen aan vervoerscapaciteit (paragraaf 3.3) onverminderd van kracht. Indien dit vervoer niet toegankelijk is, dan zou er ook vraagafhankelijk vervoer beschikbaar moeten worden gestel dat wel toegankelijk is.

3.1.68 De Concessiehouder dient rekening te houden met omvangrijke Evenementen. Het Rocov zou graag weten waarom Oerol hier is vervallen.

Marketing

3.2.1 De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het vermarkten van het Openbaar Vervoer. Het gaat hierbij niet alleen om het terughalen van reizigers die door de coronapandemie het Openbaar Vervoer hebben verlaten of minder zijn gaan gebruiken. Ook zal de Concessiehouder meewerken aan initiatieven van de Concessieverlener om het gebruik van het Openbaar Vervoer door nieuwe reizigers te stimuleren.

Het Rocov constateert dat er een verschuiving is van de marketinginspanningen van de Concessiehouder naar de Concessieverlener.

3.2.2. Het budget voor het realiseren van de marketingstrategie bevat gedurende de looptijd van de Concessie is een herkenbaar onderdeel van de Inschrijving; hiervoor verstrekt de Concessieverlener geen aanvullende bijdrage. Dit laat onverlet de mogelijkheid voor de Concessieverlener om tijdens de looptijd van de Concessie in aanvulling op dit budget een bijdrage beschikbaar te stellen, als extra marketinginspanningen gewenst zijn.

Het Rocov verwacht dat extra marketinginspanningen noodzakelijk zullen zijn.

3.2.14. Ook voor tussentijdse wijzigingen van de Dienstregeling vraagt Concessiehouder aan ROCOV Fryslân advies tenzij dit kleine wijzigingen betreft zoals omschreven in artikel 3.1.49. Het heeft de voorkeur om bij de jaarlijkse dienstregelingprocedure ook de mogelijke wijzigingen gedurende het Dienstregelingjaar voor advisering voor te leggen aan ROCOV Fryslân. Klopt het dat het Rocov over de kleine wijzigingen in ieder geval wordt geïnformeerd?

3.3.1 Scholierenlijn 612 is eveneens uitgesloten van de punctualiteitseisen.
Het Rocov vraagt zich af waarom dit artikel ineens is opgenomen in het PvE

3.3.48 De Concessiehouder conformeert zich voor eigen rekening en risico aan afspraken die de Concessieverlener in landelijk verband maakt (op ten hoogste jaarlijkse basis) over de ontwikkeling van een publieke of publiek-private data-infrastructuur ten behoeve van de uitwisseling van gegevens (tarieven en Reisproducten) tussen de Concessiehouder, andere concessiehouders, Mobiliteitsaanbieders en MaaS-dienstverleners.

Dit is een principiële wijziging ten opzichte van het vorige PvE.

3.4 Sinds juli 2016 geldt het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Doel van dit verdrag is dat de positie van mensen met een beperking verbetert. De toegankelijkheid van het OV is hier een belangrijk onderdeel van.
De actielijn Vervoer heeft drie doelen: Reizigers met een beperking steeds zelfstandiger gebruik laten maken van het openbaar vervoer; verbetering van het doelgroepenvervoer en verbetering van de aansluiting tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. Daarom wordt er gewerkt aan het toegankelijk maken van meer haltes en stations, het vergroten van de gebruiksvriendelijkheid en het verder integreren van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

3.4.37. In de Bussen dienen op de daarvoor meest geschikte plek vier zitplaatsen gereserveerd te zijn voor mindervalide reizigers, bij voorkeur voorin de Bus en zonder verhoging. Onder deze zitplaatsen is ruimte voor hulphonden wenselijk. Het Rocov vindt dat 'wenselijk' hier te vrijblijvend is. Juist in de bus moet een goede plek zijn voor een hulphond.

3.6.6. B. De aanwezigheid van een vast of mobiel OV-servicepunt op locaties waar minimaal 100.000 uitstappers per jaar zijn (peiljaar 2019) en waarbij de reiziger terecht kan op een of meer dagdelen per week. Als het peiljaar 2019 is, is toch bekend welke locaties dit zijn?

3.6.9 De Concessiehouder verkoopt via zijn distributie- en verkooppunten producten die van toepassing zijn op Buslijnen van andere concessiehouders die in het Concessiegebied rijden. Ook verleent hij service aan reizigers van Buslijnen die niet behoren tot de Concessie en aan reizigers die een OV-chipkaart of product bezitten dat niet gekocht is bij de Concessiehouder. Het Rocov vraagt zich af waarom dit artikel uit het PvE is gehaald.

3.7.31 Bij halten van de Opstapper dient de volgende informatie geplaatst te worden:
Telefoon en chatfunctie voor mensen met spraakstoornissen of auditieve beperkingen.

3.11.5 Het Openbaar Vervoer op de vaste wal van en naar de veerhavens Holwerd en Harlingen dient de verbinding te verzorgen tussen alle aankomende en vertrekkende Veerboten. Waarom wordt Lauwersoog hier niet genoemd. Arriva verzorgt ook de verbinding Lauwersoog-Leeuwarden (lijn 155).

3.11.6 In aanvulling op de artikelen 3.11.1 t/m 3.11.5 geldt dat bij Veerboten met een capaciteit van minder dan 100 passagiers het aansluitend Openbaar Vervoer ook geregeld mag zijn in de vorm van vraagafhankelijk Openbaar Vervoer of ander Maatwerk.

Het Rocov vraagt hier aandacht voor de betaalwijzen (OV-chipkaart, pinpas, creditcard of e-ticket) en de toegankelijkheid.

Met vriendelijk groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A.F. Ettema', written in a cursive style.

A.F. Ettema, voorzitter