

Provincie Utrecht
t.a.v. Gedeputeerde Staten
Portefeuillehouder de heer A. Schaddelee
Per mail

Betreft: advies PvE's OV concessie Utrecht binnen en buiten

Utrecht, 3 januari 2023

CC. mw. A. Koot en D. Eerdmans, provincie Utrecht

Geacht College, heer Schaddelee,

Het ROCOV Utrecht adviseert hiermee over het ontwerp Programma van Eisen voor de beide OV-concessies in de provincie Utrecht, ingaande 2025.

Wij zullen eerst op hoofdlijnen een aantal zaken benoemen en in het tweede deel gaan wij in op meerdere afzonderlijke punten.

In de eerste plaats waarderen wij de meerdere sessies, zowel over de Nota van Uitgangspunten als over het Programma van Eisen, die wij in het vooroverleg met de provincie hebben gehad, als positief. In dat vooroverleg bleek ook dat er veel punten van overeenstemming zijn.

Wij beoordelen het als positief dat er voor de reiziger weinig verandert bij de overgang in 2025. Lijnnummers, routes, tijdvensters en frequenties lijken het eerste jaar van de concessies ongewijzigd te blijven. Van de overgang van de lijnen 41, 50 en 56 naar een ander concessiegebied zal de reiziger niet veel merken.

Ook zijn wij er tevreden over dat er geen in beton gegoten 10-jaren plan op tafel ligt, maar een concessie die zich kan aanpassen aan de (wisselende) vervoersbehoeften. Bij het laatste denken wij vooral aan de enorme woningbouwopgave voor de provincie in combinatie met het stimuleren van het gebruik van OV.

Haast vanzelfsprekend zal bij een toenemend aantal inwoners en een toenemende vervoersvraag ook het beschikbare budget en het beschikbare materieel en personeel proportioneel naar boven aangepast moeten worden.

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Utrechts Fietsoverleg (UFO), provinciale vertegenwoordiging van de Fietsersbond in de provincie Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Kracht van Utrecht, Vervoercie UMC, Diakonessenhuis, SBO, SRA, Onbeperkt Amersfoort, SOL en SGLA

Wij hechten veel waarde aan het brede aspect toegankelijkheid. Een reis begint bij het opzoeken van reisinformatie. Deze dient dus ook toegankelijk te zijn.

Voor reizigers zonder bankpas zal de mogelijkheid tot het vooraf kopen van een vervoersbewijs met contant geld moeten blijven bestaan.

In samenwerking met de wegbeheerders zullen zoveel mogelijk haltes conform de normen toegankelijk moeten zijn voor reizigers met een beperking. Vanzelfsprekend zal het rijdend materieel toegankelijk moeten zijn voor reizigers met een beperking. Enkele concrete zaken worden verderop bij paragraaf 4 nader beschreven.

Wij vragen om gedurende de looptijd van de concessie als regel te overleggen met naburige concessieverleners over lijnen die over de concessiegrenzen heen gaan. Dat geldt zowel voor lijnen die vanuit de provincie Utrecht naar elders gaan, als voor lijnen die vanuit elders de provincie Utrecht binnenkomen. Reizigersgemak en het stimuleren van OV-gebruik moeten daarbij prevaleren boven andere belangen. Het is niet wenselijk een van buiten komende lijn aan een stadsgrens te laten eindigen, zoals nu als voorbeeld bij lijn 101 in Amersfoort het geval is.

Wij wijzen er op dat mogelijk al in de zomer van 2024, dus voor het begin van de concessies waar deze PvE's betrekking op hebben, er een tram zal rijden tussen Amsterdam en Uithoorn. Het netwerk rond Mijdrecht hangt daar nauw mee samen. Naast deze wijziging dienen ook andere wijzigingen in afwijking van de lijnfiches tussen nu en de start van de concessie behouden te blijven bij ingang van de concessie en niet 'teruggedraaid' te worden. We gaan ervan uit dat dit verbeteringen zijn om aan de vraag naar OV te voldoen.

Wij adviseren om te komen tot een integraal vervoerstarief voor het gehele OV, dus ook voor treinreizigers (met de NS) in de provincie en in bijzonder voor met bus en trein af te leggen reizen, zoals tussen Mijdrecht en Utrecht.

De consumentenorganisaties krijgen vaak klachten bij omleidingen door wegwerkzaamheden. Wij zien graag dat wij vooraf op de hoogte worden gesteld van omleidingen zodat wij tijdig kunnen adviseren, zeker wanneer die omleidingen langer dan 4 weken lijken te gaan duren en/of van grote impact zijn. Dit kan praktisch vorm krijgen in een overzicht van komende wegomleidingen en de lijnummers die daar effect van ondervinden.

We stellen ook voor om de kosten die de vervoerder maakt bij omleidingen, zoals de inzet van een extra bus, niet ten laste van de exploitatie te laten komen, maar om die kosten te verhalen op het project.

Verder denken wij dat het in de rede ligt dat de concessieverlener op tactisch niveau meedenkt wanneer het wegomleidingen betreft die langdurig (minimaal 4 weken) zijn en/of grote impact hebben, ten einde een adequate coördinatie te bewerkstelligen.

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Utrechts Fietsoverleg (UFO), provinciale vertegenwoordiging van de Fietzersbond in de provincie Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIUS Studentenunie, Kracht van Utrecht, Vervoercie UMC, Diakonessenhuis, SBO, SRA, Onbeperkt Amersfoort, SOL en SGLA

We verzoeken u om, op dezelfde wijze als bij de vorige gunning van een OV-concessie, een vertegenwoordiger van de consumentenorganisaties deel te laten uitmaken van het gunningsteam; uiteraard onder dezelfde voorwaarden waaronder de geheimhoudingsverplichting.

In de gunningscriteria zien wij overigens graag de term "economisch meest voordelige" als veel omvattend. Het beste vervoersaanbod zal bestaan uit de meer 'harde' kant: het netwerk van routes, frequenties, tijdvensters, aansluitingen en nachtlijnen, terwijl de kwaliteit van het aanbod afgemeten kan worden aan criteria als reisinformatie, toegankelijkheid van (buurt-)bussen en trams, comfort materieel, vriendelijkheid van personeel en duurzaamheid. Dat gaat over de 'zachte' kant.

Afzonderlijke punten

Hieronder gaan wij per bladzijde of paragraaf in op diverse punten uit het Programma van Eisen.

Blz. 8 onder Doelen wordt gesproken over doelgroepen. Het ROCOV sluit liever aan bij de definitie zoals vermeld in art 1 van de Wet Personenvervoer 2000: "voor een ieder openstaand personenvervoer

3.1 - Eén R-net lijn binnen een concessie lijkt niet handig i.v.m. de uitwisseling van materieel.

3.2.11 – Goede vrijdag is voor velen een gewone werk- en schooldag. Een vakantiedienstregeling is dan niet wenselijk.

3.2.20 – Buiten de weekenddagen zijn afwijkende rijtijden op enkele minder drukke dagen in de week niet wenselijk. Duidelijkheid voor de reiziger op alle werkdagen is belangrijker.

3.4.1. – Het aansluiten van buslijnen op treinen in stations als Veenendaal-De Klomp vraagt veel vakmanschap. Het ROCOV adviseert graag.

4.2.6/7 – Wij adviseren in beide concessies twee rolstoelplaatsen op te nemen. Wanneer deze niet gebruikt worden kunnen reizigers zitten op klapstoelen.

4.2.8 – Wij adviseren toe te voegen dat bij de aanvraag van een rit gevraagd wordt door de telefonist via de app of anderszins, of er gebruik gemaakt wordt van een rolstoel of rollator.

4.2.10 – De reiziger met een rollator dient niet klem komen te staan in het gangpad.

4.2.11 – De locatie voor een hulphond dient zich niet bij de uitstroomopening van de verwarming of airco te bevinden.

4.2.14 – Het gelijkvloerse gedeelte van een bus of tram biedt tenminste 10 zitplaatsen waar reizigers zonder enige opstap kunnen plaatsnemen.

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Utrechts Fietsoverleg (UFO), provinciale vertegenwoordiging van de Fietzersbond in de provincie Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Kracht van Utrecht, Vervoer UMC, Diakonessenhuis, SBO, SRA, Onbeperkt Amersfoort, SOL en SGLA

4.3.1 – Zoals wij eerder geadviseerd hebben moeten ramen een onbelemmerd doorzicht bieden. Enerzijds om stroboscopische effecten met mogelijk een epileptische aanval bij passagiers te voorkomen, anderzijds omdat reizigers graag zien waar ze zich bevinden en waar ze willen uitstappen.

4.3.4 – Goed leesbaar is tenminste op 100 meter afstand bij een standaard visus. Dat geldt ook voor buurtbussen. Alle voertuigen dienen herkenbaar te zijn als OV-voertuig.

6.1.16 – Bij uitval van een laatste rit moet voor de reiziger ander vervoer geregeld worden zonder dat de reiziger daarom moet verzoeken.

7.3.2 – Ook bij informatiepunten als VVV's en winkels met OV-kaartverkoop zouden lijnennetkaarten beschikbaar moeten zijn.

7.5.4 – Drukke-informatie op displays in de bus lijkt overbodig. Als reizigers om zich heen kijken zien zij vanzelf hoe druk het is. Wij adviseren wel om de routeinformatie ook zichtbaar te maken voor achteruitrijdende reizigers, zoals de rolstoelers dat wil zeggen een display tegen de rijrichting in. Dat kan inhouden dat het minimaal aantal displays moet worden verhoogd naar drie.

8.3 – De plaats voor de servicewinkel in Amersfoort is op het Stationsplein van Amersfoort Centraal. Op de verkooppunten moet zowel contant als digitaal betaald kunnen worden. In de bus worden naast bankpassen alle creditkaarten geaccepteerd. In het distributieplan kan gevraagd worden te streven naar het huidige niveau.

11.3.2 – Samenwerking en ondersteuning tussen de BOA's van verschillende vervoerders lijkt ons niet meer dan logisch.

Bijlage B 4.1 Tabel gedooglijnen Utrecht Binnen: routes bij 272 en 298 zijn achterhaald.

Bijlage B 4.2 Tabel gedooglijnen Utrecht Buiten: lijn 80 hoeft niet gedoogd te worden in Gelderland? Lijn 5 en 89 moeten door Utrecht Buiten gedoogd worden, maar komen niet in de provincie Utrecht

Bijlage B 5. 2 Lijst knooppunten: Knooppunt Blaricum Tergooi is vervallen. Toegevoegd kunnen worden als knooppunten P+R Westraven, P+R Uithof, Eemnes A 27.

Tabel bijzonderheden infra: Busbaan Tabaksteeg staat bij vermeld lijn 89/82. Is dat correct?

Eerder gegeven commentaar

Het commentaar geleverd in een bespreking op 14 december 2022 betreffende de lijnfiches maakt deel uit van dit advies. Zie bijlagen. Een aanvulling daarop is de wens lijn 2 in Utrecht 4x per uur te laten rijden. Verder missen we de definitie van de NACHT bij deze lijnfiches.

De lijst met grensoverschrijdende lijnen zoals die eerder door ons is samengesteld, is als bijlage ook onderdeel van dit advies.

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Utrechts Fietsoverleg (UFO), provinciale vertegenwoordiging van de Fietzersbond in de provincie Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Kracht van Utrecht, Vervoer UMC, Diaconessenhuis, SBO, SRA, Onbeperkt Amersfoort, SOL en SGLA

Samenvattend denken wij dat er goede Programma's van Eisen voor de concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten liggen voor de OV-reizigers in de provincie Utrecht. Wij danken de provincie Utrecht en in het bijzonder de projectleider voor de constructieve bijeenkomsten in de totstandkomingsfase.

Vragen

Als u vragen heeft over ons advies, kunt u contact opnemen met het secretariaat.

Wij verwachten uw schriftelijke reactie uiterlijk vier weken na dagtekening van deze brief.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht

Bijlage 1: Reactie op Bijlage 6.1 Lijnfiches Utrecht binnen

- Iedere stadslijn zou tenminste 4 x per uur moeten rijden. Anders gaan reizigers OV mijden.
- Is een P+R aantrekkelijk als er maar laagfrequent een bus vertrekt ?
- Lijn 4: op zaterdag ook 4 x / uur
- Graag **lijn 7** dichter bij Emiclaer laten stoppen.
- Lijn 18: Wordt naar verwezen, maar komt niet in tabel voor.
- Lijn 19: Rusthof. t/m de spits. Is dat tot 19.00 uur? Kan in het weekend vraagafhankelijk Belbus/lijntaxi/Flexbus?
- Lijn 27: Wordt van deze lijn veel gebruik gemaakt ?
- Lijn 28: In dal naar P+R toch 8/uur. Hoe snel wordt opgeschaald tot hoeveel bij tramvervangend vervoer ?
- Lijn 31: Goed, 8 x ochtendspits vanuit Bilthoven. Immers trein 5620 en 5622 zijn vaak vertraagd.
- Lijn 34: Waarom 4 x per uur in de spits en 6 x per uur buiten de spits ?
- Lijn 44: Hoef en Haag niet bereikbaar op za en zo. Rijdt dan U-flex Vijfherenlanden ?
- Lijn 70: Ik zie daar op zondag weer 2 keer per uur staan. Graag uitvoeren. Rijdt nu op zondag 1 keer per uur. Dit is een van de eisen? Wil dat zeggen dat we eisen dat lijn 70 op zondagen en zaterdagmorgen dan weer een halfuursdienst gaat worden?
- Lijn 73: traject Zeist – Soesterberg kan vervallen.
- Lijn 111 naar kasteel de Haar. Er staat 0 op Werkdagen. In het voorstel staat Geen Ritten. Mogelijk om soort lijntaxi/vraagafhankelijk vervoer? Of soort Flexbus?
- Lijn 281: Zou, gezien het inwonertal van Houten, deze lijn frequenter moeten rijden ?
- Lijn 978: rijdt die niet naar de Kees Boeke school ? Voor leerlingen met een lichte beperking.

Bijlage 2: Reactie op Bijlage 6.2 Lijnfiches Utrecht Buiten:

- Halte Snouckaertlaan blijft, in één richting. Kan ook in andere richting ?
- Ook bij afschaling de afwisseling van 5 en 7 behouden.
- Lijn 7: Zou lijn 7 niet dichterbij Emiclaer komen ?
- Lijn 8: middagspits naar 4/uur? frequenties verschillen per richting? 4x/uur naar station?
- Lijn 9: middagspits naar 4/uur. Is Eemgaarde nog facultatieve halte? Frequenties verschillen per richting? 4x/uur naar station?
- Lijn 10: Zijn 6 bussen per uur na 16 uur nodig ? Zijn de leerlingen dan naar huis of moeten er zoveel nablijven ?
- Lijn 41 en 56 komen naar de concessie Utrecht buiten.
- Lijn 50: Waarom in de avond Veenendaal-Leersum. Is tot Elst of tot Amerongen niet handiger? Mits goed overstap op lijn 50 richting Driebergen. Kortere lijn geeft meer speling bij station Veenendaal-De Klomp.
- Lijn 56 en 575: in welke gemeente ligt de bushalte Sterrenberg ?
- Lijn 58: de ritten in de vroege avond dienen toegevoegd te worden. Deze staan nu op 'nul' in de lijnfiche.
- Lijn 70: Bij aansluitingen ontbreekt (vooral in weekend) gewenste aansluiting treinen op Soest-Zuid
- Lijn 80: Eis 4x/uur in de spits conflicteert met infrabeperking Tabaksteeg. Bij 4x/uur in spits ook rekening houden met eventuele opschaling NS, dus eis formuleren dat de verdichtingsritten op de trein naar Utrecht aansluiten indien treinen niet gelijktijdig op De Klomp zijn (anders rijden er 2 x volle en 2 x lege bussen).
- Lijn 82: Veeleisende aansluitingen in Doorn, waarom aansluiten op 50 naar Utrecht als Amersfoort-Driebergen al rechtstreeks met 56 kan? Bij afstemming ook rekening houden met verdeling tussen Woudenberg en Amersfoort?
- Lijn 107: in ochtendspits 6 ritten richting Montfoort ?
- Lijn 123: zou die wel of niet via de Padmosweg blijven rijden ?
- Lijn 130: wat is verschil tussen halte De Maricken en halte Marickenlaan ?
- Lijn 202: Opvallend is dat lagere frequenties geëist worden dan in 2023 geboden worden (6x/uur i.p.v. 8x/uur)
- Lijn 203: Waarom is dit geen U-liner?
- Lijn 217: in welke gemeente ligt de Plesmanstraat ?
- Lijn 280: wanneer doortrekken naar Kesteren ? Waarom staat spoorwegovergang Maarsbergen niet als infraprobleem in de lijst ?
- Lijn 280: Raar om een spitsbus / stadsbus in Rhenen als U-liner te gaan rijden. Eerlijk gezegd lijkt qua gebruik wisselen van 80 (U-bus -> U-liner) en 280 (U-liner -> U-bus) logischer.
- Lijn 298: Goed dat deze blijft. Staat in lijnfiche vanaf Woudenberg en in PvE vanaf De Klomp.
- Lijn 522 gaat naar Weesp (en niet 504).
- N 3 : wacht op aansluiting nachttrein uit Utrecht, N 17 idem, N 76 idem

Bijlage 3: Overzicht grensoverschrijdende lijnen

Het onderstaand overzicht zoals die eerder is aangeleverd met de klok mee (LOKATIES in provincie Utrecht in hoofdletters (met voor de leesbaarheid ook de lijnummers in januari '21) een best indrukwekkende opsomming, de lijnen onder (gedeelte) Utrechtse verantwoordelijkheid cursief (scholierenlijnen niet genoemd):

- Nijkerk – AMERSFOORT (101)
- Hoevelaken – DE WIEKEN – AMERSFOORT (102)
- Barneveld – ACHTERVELD – (LEUSDEN –) STOUTENBURG – AMERSFOORT (**is er niet**)
- Barneveld – ACHTERVELD – (LEUSDEN –) (Station) Hoevelaken – Nijkerk (509)
- Barneveld – SCHERPENZEEL – De Klomp – (– VEENENDAAL) (110)
- Wekerom – Lunteren – Ederveen – De Klomp – VEENENDAAL – OVERBERG (505)
- *Ede – De Klomp – (– VEENENDAAL) (5)*
- *VEENENDAAL – Ede (85)*
- Tiel – Kesteren -RHENEN – Wageningen – RHENEN – Wageningen (44/45)
- *Wageningen – RHENEN – UTRECHT (50)*
- Tiel – Culemborg – VIANEN (146)
- Geldermalsen – LEERDAM (260)
- Gorinchem – Asperen – LEERDAM (73)
- Gorinchem – MEERKERK (80)
- Gorinchem – Vianen LEKBRUG – UTRECHT (387)
- R'dam Kralingse Zoom – Sliedrecht – Noordeloos – Vianen LEKBRUG – UTRECHT (388)
- Breda / Oosterhout – Vianen LEKBRUG – UTRECHT (401, 402)
- Sliedrecht – MEERKERK (75)
- Gorinchem – MEERKERK (79)
- *R'dam Capelsebrug – Schoonhoven – IJSSELSTEIN – UTRECHT (195, 295)*
- *WOERDEN – OUDEWATER – POLSBROEK – Schoonhoven – CABAUW – IJSSELSTEIN (505)*
- *Gouda – POLSBROEK – BENSCHOP – IJSSELSTEIN (106)*
- *Gouda – Haastrecht -OUDEWATER – UTRECHT (107)*
- *(OUDEWATER –) WOERDEN – WILNIS – MIJDRECHT – (Uithoorn) (123)*
- Bodegraven – Driebruggen – WOERDEN – ZEGVELD – Bodegraven (724)
- WOERDEN – ZEGVELD – Nieuwkoop (101)
- Haarlem – Aalsmeer – Uithoorn – MIJDRECHT (340)
- *Uithoorn – De Hoef – MIJDRECHT – WILNIS – NIEUWER TER AA – BREUKELEN (526)*
- Uithoorn – MIJDRECHT – WILNIS – VINKEVEEN – BREUKELEN
- *MIJDRECHT – WILNIS – VINKEVEEN Oud-Loosdrecht – Hilversum (121)*
- *Amsterdam Bijlmer – ABCOUDE/A2 – VINKEVEEN – WILNIS – MIJDRECHT (126)*
- *Amsterdam Bijlmer – ABCOUDE – LOENERSLOOT – BREUKELEN – UTRECHT (120)*
- *Weesp – NIGTEVECHT – LOENERSLOOT – VREELAND (522)*
- *UTRECHT OVERVECHT – WESTBROEK – Nieuw-Loosdrecht (122)*
- Amsterdam Amstel – Huizen – (v/a '22 EEMNES/A27 –) Hilversum (320)
- Huizen – (v/a '22 EEMNES/A27 –) UTRECHT SCIENCE PARK (200)
- Hilversum – EEMNES – Laren – Bussum (109)

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Utrechts Fietsoverleg (UFO), provinciale vertegenwoordiging van de Fietsersbond in de provincie Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Kracht van Utrecht, Vervoercie UMC, Diaconessenhuis, SBO, SRA, Onbeperkt Amersfoort, SOL en SGLA

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

- *ZEIST – MAARTENSDIJK – Hilversum (58)*
- *ZEIST – LAGE VUURSCHE – Hilversum (59)*
- *AMERSFOORT – SOEST – Hilversum (70)*
- *SOESTDIJK N – BAARN – EEMNES -Blaricum Tergooi (573)*
- *EEMDIJK – SPAKENBURG – Nijkerk (503)*

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Utrechts Fietsoverleg (UFO), provinciale vertegenwoordiging van de Fietzersbond in de provincie Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Kracht van Utrecht, Vervoercie UMC, Diakonessenhuis, SBO, SRA, Onbeperkt Amersfoort, SOL en SGLA