

Aan de Gedeputeerde Staten van Fryslân.
Afdeling mobiliteit
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden
aanbestedingov@fryslan.frl

Ons Kenmerk: 01-2020
Plaats en Datum: Leeuwarden, 16 maart 2020
Onderwerp: Reactie Rocov op concept-PvE busconcessie 2023-2033

Beste heer, mevrouw,

Met deze brief reageert Rocov Fryslân op het concept-PvE voor de aanbesteding van de openbaar vervoer concessie Fryslân 2022-2032.

Algemeen

Het Rocov constateert dat er geen reëel financieel en inhoudelijk fundament onder het OV-beleid van de Provincie Fryslân is gelegd. Dat komt door de enkelvoudige beleidsdoelstelling dat het OV niet meer geld mag kosten. Dit limitatieve uitgangspunt is ook nog eens meegenomen in de Omgevingsvisie van onze provincie. Het uitgangspunt vertaalt zich op voorhand in het verlagen van de kwalitatieve uitgangspunten voor de dienstverlening aan reizigers door het schrappen van vroege en late busritten en door grotere (loop-)afstanden naar halten vanuit woonwijken en dorpskernen. Dit treft vooral de zwakke doelgroepen in onze samenleving. Het opgestelde PvE zet zo een neergaande spiraal in werking, waardoor de positie van het OV in de modal split bij de vervoerskeuze tussen auto en bus gaat verslechteren. Fryslân wordt zo nog meer een auto-provincie.

Het Rocov ziet verder dat ook de doelstellingen voor de **verduurzaming** ten koste gaan van het ov-aanbod (dienstregelingsuren). Het PvE is opgesteld binnen de kaders van de Nota van Uitgangspunten. Hierin stelt uitgangspunt 20 dat maximaal zero-emissie moet worden nagestreefd binnen de door de provincie beschikbaar gestelde exploitatiebijdrage. In het PvE staat op pag. 7: "Deze transitie mag niet ten koste gaan van de **bereikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid** van het busvervoer." Dit is feitelijk uitgangspunt 22 uit het NvU. Het Rocov betwijfelt of dit uitgangspunt binnen de

gestelde financiële kaders wel haalbaar is. Hoewel het hier gaat om een basiseis (inschrijvers mogen meer bieden) levert het op voorhand inperken van de bedieningsperiode in het PvE sowieso al strijdigheid op. Het gaat immers om een verschraving ten opzichte van het bedieningsniveau in de huidige concessie. Het Rocov adviseert andere interne financiële kaders te stellen voor het openbaar vervoer, om te voorkomen dat de uitgangspunten met elkaar gaan conflicteren.

Per hoofdstuk of artikel

3.1.1 "Iedere Kern moet worden bediend door de Hoofdstructuur, een Overige lijn of Maatwerk".

Het Rocov adviseert dat een goede afweging gemaakt dient te worden tussen de winst van grotere efficiency en meer snelheid ten opzichte van de ook gewenste fijnmazigheid van het openbaar vervoer. Bij die afweging moet de publieke rol van het openbaar vervoer centraal staan. Het Rocov onderschrijft hierin het advies van de ov-ombudsman. In het kwartaalrapport 4 uit 2019 staat: "En wordt er gekozen voor een flex-alternatief door de vervoerder en concessieverlener, zorg dan dat dit ook echt een goed alternatief is en dat dit er ook daadwerkelijk komt. Het komt nog wel eens voor dat de realisatie van het alternatief aan derden wordt overgelaten".

Het PvE biedt de mogelijkheid om het maatwerkvervoer uit de concessie te halen en over te dragen aan een mobiliteitscentrale. Het Rocov adviseert in het PvE op te nemen dat dit niet ten koste mag gaan van de ov-ketenreis.

Stad Leeuwarden

"Het Openbaar vervoer in Leeuwarden wordt verzorgd door een combinatie van Lijnen van en naar Leeuwarden ("streeklijnen") en stadslijnen. Stadslijnen bedienen die delen van de stad waar voldoende vervoervraag is buiten het invloedsgebied van streeklijnen of waar meer Ritten wenselijk zijn dan alleen van de streeklijnen".

Bij de huidige concessie levert de verwevenheid van het stadsvervoer Leeuwarden met de HOV-lijnen problemen op. De HOV-busdiensten zijn niet bedoeld voor het stadsvervoer. Er geldt bovendien in deze bussen een gordelplicht en er zijn geen staanplaatsen voorzien. Het Rocov adviseert in het PvE heldere kaders te formuleren om te voorkomen dat er ook in de nieuwe concessie een vertroebeling ontstaat van de productformules en dat onbedoeld de HOV-lijnen in de stad een deel van het stadsvervoer gaan overnemen.

Samenwerking met het ROCOV Fryslân

Het Rocov zou graag bij het hoofdstuk 'samenwerking met het Rocov' opgenomen willen zien:

- Het advies aan het Rocov wordt gevraagd op een zodanig tijdstip dat het van wezenlijke invloed kan zijn.
- De onderwerpen waarover de Concessiehouder advies vraagt aan het Rocov zijn in ieder geval conform het Besluit personenvervoer 2000 (artikel 33), voor zover behorend tot de Concessie Fryslân".

3.1.47 "Naast de jaarlijkse dienstregelingwijziging zijn kleine tussentijdse dienstregelingwijzigingen (zoals een andere vertrektijd van een Rit om beter aan te sluiten op schooltijden) mogelijk mits de Concessieverlener deze goedkeurt. De procedure zoals beschreven in 3.2.14 t/m 3.2.18 is hierbij niet van toepassing tenzij de Concessieverlener anders bepaalt".

Het Rocov maakt hieruit op dat, tenzij de Concessieverlener anders bepaalt, kleine tussentijdse dienstregelingwijzigingen niet voor advies hoeven worden voorgelegd aan het Rocov. Het Rocov adviseert ook de kleine tussentijdse dienstregelingwijzigingen voor advies voor te leggen aan het Rocov. Het Rocov kan dan zelf beoordelen of hierover een advies wordt uitgebracht.

3.6.19 "Op bedrijfseigen tarieven/producten van Concessiehouder bepaalt Concessiehouder zelf de indexering". Er worden in het PvE geen verdere kaders gesteld, geen maximum aan de tariefverhoging en geen voorwaarden. Het Rocov vindt dat een tariefstijging boven de Lti alleen te rechtvaardigen is indien er een duidelijke kwaliteitsverbetering is voor de reizigers. Het Rocov adviseert het PvE hierop aan te scherpen. De publieke functie van het openbaar vervoer dient zwaarder te wegen dan de commerciële belangen van de vervoerder.

4.1 Begrippenlijst

Graag het Rocov in de begrippenlijst opnemen. Rocov staat voor: Regionaal overleg consumentenbelangen openbaar vervoer.

Bijlage 4.5

Het Rocov vindt de selectie van kernen die moeten worden bediend door een A-, B-, of C-lijn niet altijd logisch gekozen. Het PvE stelt dat sommige plaatsen door een B-lijn moeten worden bediend, terwijl de rest van de plaatsen aan dezelfde buslijn dit niet hoeven. Zo staat Hemelum vermeld bij de tabel met plaatsen die door een B-lijn bediend moeten worden, maar ook in de tabel met plaatsen die door een D-lijn bediend moeten worden (tenzij ze al bediend worden door een A-, B-, of C-lijn). Het Rocov geeft in overweging om hier een sneldienst Hemelum-Balk-Sneek in te zetten. Een ander voorbeeld is Parrega (volgens de tabel moet deze kern worden bediend door een D-lijn). Als deze kern buiten de spits wordt overgeslagen kan er op die route een sneldienst komen.

Met vriendelijke groet, namens het bestuur van Rocov Fryslân



Ton Ettema, voorzitter