

Rocov Flevoland en Rocov Overijssel

Aan de Colleges van Gedeputeerde Staten
Van Flevoland en Overijssel,
t.a.v. de heer K. Kroon,
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Kampen, 28 november 2011

Betreft: Advies over Program van Eisen Concessie IJsselmond

Geachte heer Kroon,

Bij brief van 31 oktober 2011 is aan het Rocov Flevoland en het Rocov Overijssel advies gevraagd over het concept Programma van Eisen (PvE) met het oog op de aanbesteding van de concessie IJsselmond. Gaarne gaan de Rocov's in op uw verzoek en bieden u bij dezen hun gezamenlijk advies aan.

Samenvatting van het advies

De Rocov's kunnen zich in grote lijnen vinden in het voorgelegde concept van het Programma van Eisen voor de concessie IJsselmond.

Aan deze instemming zijn twee belangrijke voorwaarden verbonden, te weten een adequate regeling voor de stadsdienst Kampen (zie punt 1) en de inzet van een snelle verbinding tussen Emmeloord en station Zwolle in de periode van december 2012 tot augustus 2014 (zie punt 2).

Verder verzoeken wij u het PvE te wijzigen conform onze voorstellen en rekening te houden met de overige opmerkingen van ons advies.

Tenslotte stellen wij voor om, gelet op de vele onzekerheden (o.m. de effecten van de Hanzelijn op het reisgedrag), een jaar na de start van de concessie alle lijnen te evalueren op hun status (kernnet of aanvullend net) en bediening.

1. Stadsdienst Kampen

Voor de stadsdienst Kampen wordt in het PvE het huidig aantal dienstregelingen (DRU's) plus maximaal 10% uitgetrokken. Dit is in onze ogen volstrekt onvoldoende om adequaat in te spelen op de nieuwe situatie. Wij menen dat het aantal DRU's ten minste moet worden verdubbeld.

Gelet op de ingrijpende veranderingen in Kampen: een nieuw station dat excentrisch is gelegen en het mogelijk vervallen van lijn 74, betekent 10% bovenop het huidig aantal DRU's dat een bevredigende oplossing met goed stedelijk OV onmogelijk is. Dit geldt zowel voor de situatie vóór als na augustus 2014. De nieuwe situatie dwingt alle inwoners van Kampen (35.000) en IJsselmuiden (10.000) hun reizen (inclusief voor- en natransport) opnieuw te bedenken en biedt een geweldige kans voor het stedelijk OV. Bij het ontbreken van goed stedelijk OV zal de auto de fiets in veel gevallen verdringen als middel van voor- en natransport. Dat geldt met name voor IJsselmuiden en Kampen-Noord in relatie tot het nieuwe station Kampen Zuid.

Na investeringen in het stedelijk OV in Zwolle en Deventer is dit het moment om ook in Kampen, bij de schaal van de stad passend, beter stedelijk OV aan te bieden.

Wij verzoeken u daarom voldoende DRU's beschikbaar te stellen, zodat de concessiehouder een adequate en creatieve nieuwe opzet van de Kamper stadsdienst kan maken. Hiervoor

zijn verschillende varianten denkbaar. De afdeling Kampen van de SP heeft een voorstel naar buiten gebracht en de Rocov's doen hierbij ook een eigen voorstel (Zie bij punt 8). Wij stellen voor tijdens de ombouw van de tramlijn en de periode direct daarna (van december 2012 tot de zomer van 2015) een proef te laten doen met een nieuwe opzet van de stadsdienst Kampen en op grond van de uitkomsten van de proef in de zomer van 2015 een definitieve beslissing te nemen.

2. Snelle verbinding Emmeloord – station Zwolle

Wij vinden het van belang dat er in de periode van december 2012 tot augustus 2014 een snelle verbinding wordt geboden tussen Emmeloord en station Zwolle. Wij achten een reistijd van omstreeks 60 minuten, zoals die nu geldt voor een reis met lijn 141 tussen Emmeloord en station Zwolle, niet aanvaardbaar en vrezen dat die tot vraaguitval zal leiden.

Wij zien hiervoor twee mogelijkheden:

- a. Een verbinding langs de route van lijn 141 met een snellere passage van Ens, een kort stationnement bij het station Kampen (maximaal 2 minuten) en dan verder als sneldienst naar station Zwolle. Deze sneldienst stopt niet tussen Kampen en station Zwolle, behalve op de halte Blaloweg in Zwolle en rijdt in Zwolle via de Westerlaan rechtstreeks naar het station. De reisduur zou zo teruggebracht kunnen worden tot onder de 50 minuten. (Zie ook punt 8 bij *Pendel Kampen - Zwolle*.)
- b. Een tijdelijke sneldienst langs de N50 tussen Emmeloord en station Kampen Zuid via Ens, die in Kampen Zuid aansluit op de treinen van en naar Zwolle. De reisduur per bus en trein zou kunnen uitkomen op ongeveer 45 minuten.

3. Vervoerplan en uitvoering

A.1.1.1: Wij stellen voor om voor het aanvullend net te formuleren: 'Alle lijnen rijden in de exploitatieperiode van 06.00 – 18.00 uur, met een uitloop tot 19.00 uur in de spitsrichting, zodat aansluiting op trein- en busknopen rond 18.15 uur geboden wordt. In bijlage C4 is bij de afzonderlijke lijnen aangegeven, of en welke extra diensten moeten worden geboden.'

A.1.1.4: Wij gaan ervan uit, dat haltes pas kunnen worden overgeslagen na *instemming* van de concessieverlener en de Rocov's.

4. Toegankelijkheid en voorzieningen voor mensen met een functiebeperking

Artikel A.2.10 handelt over de toegankelijkheidskenmerken van het materieel en verwijst naar de Wet personenvervoer 2000, de voorschriften van de Europese richtlijn 2001/85/EG en de CROW-publicaties 219a en c. Al deze voorschriften samen vormen in onze ogen nog geen sluitend geheel, waarmee een bruikbare toegankelijkheid is gewaarborgd. Daarom vestigen wij de aandacht op een aantal punten.

De Europese richtlijn gaat uit van een in de rijrichting geplaatste rolstoel en schrijft een manoeuvreerruimte voor die daarbij past. In de Nederlandse situatie met een naar achteren gerichte plaatsing van de rolstoel is een minimale ruimte nodig van 130 cm tussen de rugleuning en het schot dan wel het opklapzitje er tegenover.

Wij gaan ervan uit dat in die richtlijn afdoende voorschriften zijn opgenomen omtrent de grepen bij beide deuren, de verhoogde stoel met extra grepen nabij de voordeur en het kleurcontrast bij steunstangen en stopknoppen.

Wij betwijfelen of in de Europese richtlijn voldoende duidelijke voorschriften zijn opgenomen voor het aanbrengen van een inrijdklep en met name voor de lengte van die klep in relatie tot hoogte van de busvloer en de breedte van het halteperron.

In het PvE is er geen omschrijving vermeld bij de eis dat een passagier in een rolstoel zelfstandig de riem moet kunnen vast maken. Dit 'zelfstandig kunnen' valt en staat namelijk met de plaatsing van de riem en gesp.

Van belang is verder, of het de concessiehouder al dan niet is toegestaan met gelede bussen te rijden. Als dit is toegestaan, moet vooraf vast staan dat de lengte van de halteperrons daarop berekend is. Bovendien kunnen abri's en andere obstakels, zolang er geen relatie is tussen de instapmarkering en de plek van de achterdeur van de bus, het met rolstoel, buggy

of kinderwagen uitrijden van de achterdeur belemmeren. De halte hoeft namelijk niet over de gehele lengte 1,50 /1,80 m breed te zijn.

Al met al zouden wij graag zien dat een sluitend geheel van voorschriften tot stand komt en dat de gevraagde voorzieningen meetbaar zijn, maar wij betwijfelen of dit in dit stadium nog gaat lukken.

In elk geval stellen wij de volgende wijzigingen in artikel A.2.10 van het PvE voor. Ook voor enkele andere artikelen in het PvE, waar de toegankelijkheid dan wel voorzieningen voor mensen met een functiebeperking ter sprake komen, doen wij suggesties ter verbetering.

- A.2.10, lid 3: Invoegen na verplaatst (regel 5): 'Riem en gesp van het vastzetsysteem zijn zo geplaatst dat de passagier in de rolstoel zelfstandig de riem kan vastmaken.'
- A.2.10, lid 3: Aan het einde toevoegen: 'De rugleuning is zo gemonteerd dat de afstand tussen de bovenzijde ervan en de vloer ten minste 120 cm is. Tussen rugleuning en overzijde (schot of klapzitting) is een vrije manoeuvreerruimte beschikbaar van ten minste 130 cm netto.'
- A 2.10, lid 5: gehele lid vervangen door: 'De concessiehouder is ervoor verantwoordelijk dat een reiziger in een rolstoel zelfstandig met de bus kan reizen. De bus heeft daarom een toegangsdeur met een minimale portaalbreedte van 120 cm. Bij deze deur is de bus voorzien van een inrijdplaat met een lengte van circa 30 cm, om de spleet tussen bus en halteperron te overbruggen. In uitgeklapte staat is de hellingshoek van deze inrijdplaat maximaal 1 op 6. Bij afwijking van de standaard vloerhoogte van de bus van 23 cm, moet deze inrijdplaat in verhouding langer zijn (bij een vloerhoogte van 26 cm zo'n 40 cm). De inrijdplaat wordt door de chauffeur automatisch uitgeklapt dan wel handmatig bediend.'
[Lid 6 kan nu vervallen.]
- A .2.10, lid 7: Invoegen in de tweede regel: 'bij binnenkomen en verlaten van de bus'.
- A.1.1.8: Toevoegen lid 4: 'De toegankelijkheidskenmerken van artikel A.2.10 zijn van toepassing op het materieel.'
- 2.11, toevoegen lid 2: 'De concessiehouder ziet erop toe, dat materieel zonder lage vloer, dat wordt ingezet voor versterkingsritten, alle haltes altijd eerder passeert dan de reguliere bus, zodat passagiers in een rolstoel of met een buggy, kinderwagen of rollator, alsook passagiers met een visuele beperking kunnen meereizen met de reguliere bus. De chauffeur van de versterkingsbus verwijst zulke passagiers met een handgebaar naar de hem volgende bus.'
- A.3.2: lid j. aanvullen met: 'en het stoppen met de voordeur ter hoogte van de instapmarkering.'
- A.3.2: lid toevoegen: 'k. Behulpzaam voor mensen met een functiebeperking, met name bij het binnenkomen en verlaten van de bus.'
- A.4.1, lid 2, aanvullen met: 'De reisinformatie (vertrekstaten e.d.) wordt aangebracht op een hoogte tussen 120 en 140 cm. De lettergrootte bedraagt ten minste 5 mm, uitgaande van een leesafstand van omstreeks 50 cm.'
- A.5.1.6, lid 6 toevoegen: 'Dit geldt ook voor de reiziger die gebruik maakt van de naar achteren gerichte rolstoelopstelplaats.'
- A.5.1.10, lid 1 onder b. aanvullen met: 'de chauffeur doet, met het oog op eventuele passagiers met een visuele dan wel een verstandelijke beperking of met een aangeboren hersenletsel, via de boordroep altijd mededeling van afwijkingen in de route en van haltes die komen te vervallen.'
- A.9.1, lid 2 bij c.: toevoegen: '(zie A.2.10)'
- 9.3, lid 5 bij a.: toevoegen: 'met rolstoelplaats'.

5. Infrastructuur en haltevoorzieningen

- A.4.2, lid11, onder c.: toevoegen aan het gedeelte tussen haken: 'of te korte in- of uitvoegstroken bij de haltekom'.
- A.4.3: Wij stellen voor in de tabel bij de bushaltes Ens te schrappen en aan de treinstations Meppel toe te voegen.

6. Klachten en suggesties

- A.5.2.2: Na lid 2 een nieuw lid invoegen met de tekst 'De Concessiehouder biedt de mogelijkheid om klachten geheel digitaal af te handelen. Op de website wordt op een voldoende in het oog vallende plek aangegeven, hoe klachten kunnen worden ingediend.'

7. De Rocov's in het PvE

Op plaatsen waar de Rocov's ter sprake komen in het PvE stellen wij u een aantal correcties en aanvullingen voor. Dit betreft met name hoofdstuk A.10.

Weliswaar werken Rocov Flevoland en Rocov Overijssel samen ter zake van de advisering over dit PvE en ontvangt u een gezamenlijk advies, maar over voortgaande structurele samenwerking is nog geen besluit genomen. Op voorhand is echter één ding duidelijk: Als de Rocov's besluiten de samenwerking inzake de concessie IJsselmond voort te zetten, dan blijven alle (wettelijke) bevoegdheden berusten bij de Rocov's zelf. Er zou sprake kunnen zijn van een gezamenlijke werkgroep, maar geenszins van een Rocov IJsselmond.

Mede daarom stellen wij voor hoofdstuk A.10 als volgt te formuleren:

"A.10 Consumentenorganisaties

A10.1 De Rocov's

1. De reizigers worden voor de concessie IJsselmond vertegenwoordigd door het Rocov Flevoland en het Rocov Overijssel.
2. De Rocov's zijn de gesprekspartner van de concessiehouder. Zij kunnen besluiten een gezamenlijke werkgroep in te stellen, die dan namens de Rocov's optreedt als gesprekspartner van de concessiehouder.
3. De concessiehouder woont desgevraagd de vergaderingen van de Rocov's bij en conformeert zich aan de geldende procedures en werkwijzen van de Rocov's.

A10.2 De onderwerpen

1. De concessiehouder biedt de Rocov's gelegenheid advies aan hem uit te brengen conform artikel 33 van het Besluit personenvervoer 2000.
2. De Rocov's hebben voorts recht van advies inzake de afwijkingen van de voorschriften, (A.1.1.2, lid 2), de voorstellen die voortkomen uit de ontwikkelvrijheid van de concessiehouder (A.1.1.4), het op te stellen reizigershandvest (A.5.2.4), de op te stellen huisregels (A.7.7) en de omzet van reguliere buslijnen in buurtbuslijnen (A.9.2, lid 2).
3. De concessiehouder informeert de Rocov's tijdig over de onderwerpen, waarover hun gevraagd wordt hem van advies te dienen. De concessiehouder voorziet de Rocov's van alle gegevens die nodig zijn om tot een goed oordeel te komen.
4. Besluiten genomen op grond van de artikelen A.1.1.9 en A.1.1.15 worden aan de Rocov's gemeld."

- In de overige artikelen van het PvE moet steeds gesproken worden van "de Rocov's". Wij verzoeken dit te corrigeren in de artikelen A.1.1.13, lid 1 (tweemaal), A.1.1.15, lid 1, A.5.2.4 en A.7.7.

8. Lijneisen en wensen

- *Lijn 11, 12 en proeflijn 10:*

Ons voorstel voor Kampen (zie ook boven bij punt 1).

Wij pleiten voor een rechtstreekse, gestrekte 'stamlijn' tussen beide stations, die alleen langs het centrum en de centrumvoorzieningen (de polikliniek, verpleeghuis Myosotis, sporthal, zwembad en gemeentehuis) voert. Deze lijn zou al achterin IJsselmuiden kunnen beginnen en langs Plasweg en Van Engelenweg rijden, zodat er (zeker als lijn 74 vervalt) een verbinding vanuit IJsselmuiden met het centrum van Kampen en beide stations ontstaat. Deze lijn wordt (maandag t/m zaterdag overdag) ten minste tweemaal per uur in beide richtingen bereden. Op de avonden en op zondag eenmaal per uur.

Binnen de stad Kampen zelf zouden twee ontsluitende lijnen, bijvoorbeeld op de Kennedylaan bij het gemeentehuis, op de 'stamlijn' moeten aansluiten. De noordelijke lijn be-

dient de wijken Brunnepe, Hanzewijk en Hagenbroek en ook het Haatland, zodat een aparte lijn naar het Haatland (lijn 10) niet nodig is en de hiervoor uitgetrokken DRU's ten goede kunnen komen aan het geheel. De zuidwestelijke lijn bedient de wijken Middenwetering, Cellesbroek, Flevowijk, Zuid en Bovenbroek. De noordelijke en zuidwestelijke lijn hebben beide een omloop van minder dan 30 minuten en worden maandag t/m zaterdag tweemaal per uur in één richting bereden. Deze lijnen kunnen aan elkaar geknoopt worden, zodat er rechtstreekse verbindingen tussen de wijken ontstaan.

Daarnaast wordt lijn 143 ingezet voor de ontsluiting van Kampen. Wij stellen voor dat deze lijn, vanuit Dronten binnekomend over de Flevoweg, voortaan via de Wederiklaan, de Kalmoessingel en de Europa-allee gaat rijden, om dan de gebruikelijke route naar het station via de Flevoweg en verder te vervolgen. In de tegenrichting geldt dezelfde route. Op deze wijze worden het Almere College, verzorgingshuis de Vijverhof en het Ichthus College rechtstreeks met Dronten en het station Kampen Centraal verbonden.

- *Lijn 70:* Onder vrijheden wordt vermeld dat de lijn, wij nemen aan vanaf Hasselt, via de Lichtmis en de A28 mag rijden. Wij menen dat er voor Genne ten minste een bediening in de spitsrichting moet overblijven en achten het logischer dat lijn 70 steeds dezelfde route via Genne rijdt.
Wij gaan ervan uit dat lijn 70 op zaterdag en zondag blijft rijden tussen Steenwijk en Zwartsluis.
- *Lijn 71/75:* Wij merken op dat lijn 171 (de variant van lijn 71 die buiten St. Jans klooster om rijdt) niet wordt genoemd. Gelet op de afspraken die met het oog op de schoolkinderen zijn gemaakt met Plaatselijk Belang Blokzijl, vinden wij dat de ene rit op lijn 171, die omstreeks 7.15 uur in Blokzijl begint en naar Zwolle rijdt, gehandhaafd moet blijven zolang daarvoor, ook als is het geringe, belangstelling bestaat.
- *Lijn 76:* Bij de eisen dient vermeld te worden, dat deze lijn in Marknesse *altijd* aansluiting biedt richting Zwolle. De aansluiting richting Emmeloord kan uiteraard vervallen als lijn 76 doorrijdt naar Emmeloord.
- *Lijn 141:* a) Vanuit Urk gezien is de verbinding met Heerenveen belangrijker dan die met Lelystad omdat lijn 149 al zorgt voor de overstap richting Lelystad. Wat ons betreft dient daarom aansluiting op lijn 315 als eis te worden opgenomen (na de start van de tram) en aansluiting op lijn 345 een wens te worden in plaats van een eis.
b) Bij vervallen van het lijndeel Zwolle - Kampen zal een oplossing gevonden moeten worden voor de ontsluiting van Wilsum en 's Heerenbroek : zie onder bij lijn 506.
- *Lijn 143:* Niet duidelijk is welke dienstregeling gaat gelden. Rijdt deze lijn voortaan eenmaal per uur en ook op avond en zaterdag en zondag?
- *Lijn 147:* Er zijn bij ons twijfels, of deze lijn moet blijven behoren tot het kernnet. Dit moet bij de voorgestelde evaluatie na een jaar worden bezien.
- *Lijn 148:* Wij stellen voor bij de eisen prioriteiten te vermelden. Eerste prioriteit is aansluiting op de trein in Harderwijk, tweede: aansluiting op de bus in Zeewolde.
- *Pendel Kampen – Zwolle:* a) Wij stellen voor om overdag bij de 15'-dienst de bussen die aansluiting bieden op de treinenknoop in Zwolle in te leggen als sneldienst, die – behalve op de halte Blalolaan - onderweg niet stopt en in Zwolle via de Westerlaan rechtstreeks van/naar het station rijdt. De overige bussen kunnen de route van lijn 141 blijven volgen o.m. via de Eekwal in Zwolle.
b) Naast de extra maatregelen tussen Kampen en Zwolle pleiten wij ook voor een tijdelijke snelle voorziening tussen Emmeloord en station Zwolle (zie hierboven bij punt 2 van ons advies).
c) De treinkwaliteit van de pendelbussen mag de toegankelijkheid niet uitsluiten: dus geen inzet van touringcars met trapjes.
- *Lijn 159:* a) Deze lijn heeft een voorname functie voor scholieren, studenten en forensen. Voor studenten is het gewenst dat deze lijn 's avonds rijdt, zodat zij deel kunnen nemen aan extra activiteiten naast de studie.
b) Wij vragen aandacht voor de aansluitingen in Almere. Waarschijnlijk komen de intercity's naar Amsterdam C, Schiphol en Lelystad allemaal rond het symmetriepunt te liggen

(omdat Almere op iets minder dan 45 minuten van Zwolle ligt). Als dit het geval is, is een aansluiting op deze treinen gewenst en is aansluiting tussen 159 en 148 bij Harderhaven minder belangrijk. Als dit niet goed mocht uitkomen is aansluiting op de sprinters gewenst i.v.m. de bereikbaarheid van alle bestemmingen.

- *Lijn 160*: Wij adviseren u de proef met lijn 160 Almere – De Eemhof – Nijkerk voort te zetten en het samenwerkingsverband te continueren. Het streven zou erop gericht moeten zijn deze lijn een structurele status te geven.
- *Buurtbus 506*: Wij stellen voor meteen na de start van de concessie overleg te openen van de concessieverlener en de concessiehouder met de buurtbusvereniging over een andere route van de buurtbus met ingang van augustus 2014. Deze andere route zou moeten voorzien in het vervoer van forenzen uit Wilsum en 's Heerenbroek naar en van Zwolle, omdat lijn 141 tussen Kampen en Zwolle komt te vervallen. Wellicht is een hoge frequentie en ook een tweede buurtbus nodig. Mogelijk kan het routegedeelte door IJsselmuiden komen te vervallen, als daar een stadslijn gaat rijden. Dit geldt ook voor het gedeelte tussen Zalk en Hattem, als de buurtbus Zwolle gaat aandoen. Voorop staat wel dat de mening van de buurtbusvereniging zeer zwaar weegt: zij moeten het immers uitvoeren.

9. Gunningcriteria IJsselmond

Wij hebben kennis genomen van de gunningcriteria en kunnen daarmee instemmen.

Met vriendelijke groet,

D. Halbesma, voorzitter Rocov Flevoland

J.A. Maijers, voorzitter Rocov Overijssel

Namens dezen,

G. Douma, secretaris Rocov Overijssel