



Gemeente Haarlem

Haarlem

Retouradres Stadhuis Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Directie Beleid/Verkeer en Vervoer
t.a.v. mevr. F. Jacobs
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Datum 7 mei 2014
Uw kenmerk 331467/331454
Ons kenmerk STZ/OGV/2014/175671
Contactpersoon PT Kho
Doorkiesnummer 0235113391
E-mail ptkho@haarlem.nl
Onderwerp Zienswijze ontwerp Programma van Eisen concessie Haarlem/IJmond 2016-2025

Geacht college,

Naar aanleiding van uw ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van de openbaar vervoer concessie Haarlem-IJmond, verzonden 10 maart 2014, dient de gemeente Haarlem haar zienswijze in.

Behoud van fijnmazig netwerk

Uit het KpVV-onderzoek van december 2013 over duurzaam openbaar vervoer in Nederland blijkt dat Haarlem hoog scoort op de aspecten 'Duurzaam OV' (derde plaats) en 'Beste OV-bereikbaarheid' (vierde plaats). Haarlem is trots op deze positie en wil deze positie graag behouden en het liefst verbeteren. Wij hechten daarom veel belang aan een fijnmazig netwerk en een goede haltedichtheid. Dit is met name van belang voor mobiliteit van kwetsbare doelgroepen als gevolg van veranderingen in de zorg. Het ontwerp PvE heeft echter een aantal punten, waardoor deze goede positie in gevaar kan komen. Deze punten worden hieronder benoemd.

Ontsluitende lijnen en Spaarndam

In het ontwerp PvE wordt een onderscheid gemaakt in stroomlijnen en ontsluitende lijnen. De status van de huidige ontsluitende lijnen is niet helder, omdat paragraaf 3.1.3 het voorbehoud maakt van voldoende vervoervraag. Ook stelt het ontwerp PvE dat een buurtbus kan worden ingezet die afhankelijk is van de inzet van vrijwilligers. Dit kan een risico zijn als er niet genoeg vrijwilligers zijn.

Spaarndam

Dit probleem kan zich voordoen bij het dorp Spaarndam dat nu alleen ontsloten wordt door een ontsluitende lijn 14. Aangezien het dorp verder geen openbaar vervoeralternatieven kent, maakt Haarlem zich er hard voor dat Spaarndam bereikbaar blijft met openbaar vervoer.



Hogeschool InHolland en NOVA college

Ook Hogeschool InHolland en NOVA college worden bediend door een ontsluitende, namelijk lijn 8. Het ontwerp PvE is in paragraaf 3.6 niet helder over het voortbestaan van lijn 8. Deze lijn staat bekend als een drukke lijn en vangt de pieken op van deze grote onderwijsinstellingen. Van belang is dat deze pieken ook goed door de vervoerder worden opgevangen. Een buurtbus is hier niet voldoende.

Waarderpolder en ziekenhuizen

In paragraaf 3.2. staat apart vermeld dat zowel de Waarderpolder als de regionale ziekenhuizen ontsloten blijven met het openbaar vervoer. Dit verheugt ons.

Ontsluitingsnormen

In paragraaf 3.2.1 zijn ontsluitingsnormen gesteld. Voor een R-net halte staat 800 meter opgenomen. Wij vinden dit een te rigide benadering. Wij dringen er daarom op aan om in zeer dicht stedelijke gebieden, zoals het centrum van Haarlem, de R-net norm van de halte-afstand naar 400 meter te brengen. Haarlem Centrum is autoluw, kent een hoge stedelijke dichtheid en kent bij bijna iedere halte veel in- en uitstappers. Een voorbeeld is de halte Stadsschouwburg. Deze halte ligt binnen de invloedsgebieden van de haltes Raaksbrug en Tempeliersstraat, maar kent veel in- en uitstappers. Bij wegvallen van deze halte betekent dit langere halteringstijden bij de andere haltes om de grotere hoeveelheid in- en uitstappers te verwerken. Grotere afstanden tussen de haltes vergt bij elke halte ook om een grotere fietsenstallingscapaciteit. Dit vraagt om ruimte en deze is in een dicht stedelijk gebied als het centrum van Haarlem vaak niet beschikbaar.

Paswerklijn 567 en scholierenlijn 680

Zorgen hebben wij over de voortzetting van Paswerklijn 567 en scholierenlijn 680 zoals deze in paragrafen 3.3.6, 3.6 en 3.7.1 staan. Deze lijnen worden goed gebruikt door de betreffende groepen. In het ontwerp PvE staan deze lijnen alleen voor de eerste twee jaar van de nieuwe concessie opgenomen. Dit brengt veel onzekerheid met zich mee voor het verdere voortbestaan van deze lijnen. Wij vragen u deze lijnen tijdens de gehele concessieduur mee te nemen.

Ontheffing bij gebruik infrastructuur

Volgens paragraaf 4.1 is een provinciale ontheffing vereist bij busroutes binnen de bebouwde kom als het snelheidsregime op deze wegen lager is dan 50 km/u. Dit zijn veelal erftoegangswegen die door verblijfsgebieden gaan met een maximum snelheid van 30 km/u. Wij zijn tegen het gebruik van zo'n ontheffing, omdat Haarlem veel busroutes kent die door erftoegangswegen gaan. Daarnaast brengt dit administratieve rompslomp met zich mee.

Actuele vertrektijdenpanelen (DRIS)

In paragraaf 4.3 staat dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor aanleg en onderhoud van haltevoorzieningen. Dit klopt, maar roept de vraag op over de status van de dynamische vertrektijdenpanelen, ook DRIS-panelen geheten. Deze staan bij de belangrijkste stroomlijnhaltens en de provincie is verantwoordelijk voor de aanschaf en het technisch beheer. Het beheer en eigendom van deze specifieke haltevoorziening zien wij graag terug in het PvE. Deze DRIS-panelen worden overigens zeer gewaardeerd door reizigers.



Haarlem

3

Materieel

Door ontwikkelingen in het sociale domein, zullen kwetsbare groepen in de toekomst vaker dan nu gebruik moeten maken van het openbaar vervoer. Daarom is het goed dat paragraaf 6.3.1 stelt dat rekening wordt gehouden met reizigers in een rolstoel. Onze vraag is daarbij de mogelijkheid op te nemen dat reizigers in een rolstoel zelfstandig de bus in en uit kunnen rijden, zonder tussenkomst van de chauffeur. In veel gevallen mogen chauffeurs namelijk niet van hun plek komen.

Informatievoorziening

Wij vinden het een goed voorstel dat de concessiehouder ook de informatievoorziening verzorgt voor de andere lijnen van andere concessies binnen het concessiegebied Haarlem/IJmond (paragraaf 7.3). Haarlem wordt door drie concessies bediend en dit komt de duidelijkheid van de reizigersinformatie ten goede.

Tarieven in de bus

Zoals hiervoor vermeld wordt Haarlem door drie concessies bediend. Hoewel de tarieven voor het gebruik van OV-chipkaart niet veel verschillen, geldt er per concessie wel een andere tariefregime voor het kopen van een kaartje in de bus voor een rit binnen Haarlem. Een kaartje in een bus van de concessie Amstelland-Meerlanden (lijnen 175, 176, 177) kost € 5,00 en is geldig voor twee ritten, van Haarlem/IJmond € 2,30 en van Zuid-Holland (lijn 50) € 2,00. Dit komt de gebruiksvriendelijkheid voor de reiziger zonder OV-chipkaart niet ten goede. Kunt u in uw PvE opnemen dat u zich voor meer eenheid in de bustarieven wilt inzetten?

Duurzaamheid

Positief is de aandacht voor duurzaamheid. De gemeente Haarlem pleit voor de inzet van bussen die een verdere terugdringing van de emissie bewerkstelligen ten opzichte van de huidige aardgasbussen. De huidige concessie heeft bewezen dat de inzet van deze bussen een aanzienlijke verbetering van de lokale luchtkwaliteit oplevert.

Omleidingskosten

Onduidelijk is of er bepalingen over omleidingskosten bij werkzaamheden in de nieuwe concessie terugkomen. In het ontwerp PvE zien niets over omleidingskosten vermeld staan. Is hier nog sprake van in de nieuwe concessie?

Mochten omleidingskosten worden opgenomen in de nieuwe concessie, dan stellen we het volgende voor:

- Werken met een grensbedrag en alleen de kosten die daarboven komen, worden door de provincie rechtstreeks ten laste van de BDU gebracht. Bij grote werkzaamheden in één bepaalde gemeente, waar Regioregie bij komt kijken, kan daarover een aparte afspraak worden gemaakt.
- De vervoerder maakt vooraf een berekening wat de verwachte kosten zijn. Deze kosten moeten helder, redelijk en transparant zijn.
- De gemeente moet inzichtelijk maken dat alles in redelijkheid is gedaan om de busdoorstroming, waar mogelijk, te waarborgen en omleidingen zoveel mogelijk te beperken.



Haarlem

4

Wij vertrouwen er op dat u onze zienswijze in overweging neemt en wachten uw reactie af.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

J. Scholten

mr. B.B. Schneiders