



College van B&W van de gemeente Arnhem
Postbus 9029
6800 EL ARNHEM

Datum

16 juli 2020

Zaaknummer

2019-014414

Onderwerp

Arnhemse inbreng voor PvE Rijn-Waal

Inlichtingen bij

Eric Reintjes
026 359 8132
post@gelderland.nl

Blad

1 van 9

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van uw brief van 8 januari jongstleden met als onderwerp Arnhemse inbreng voor het Programma van Eisen (PvE) Rijn-Waal bijgaand onze reactie.

Wij bedanken u voor het meedenken over de inhoud van het PvE Rijn-Waal. Allereerst worden de kaders gegeven waarbinnen de aanbesteding Rijn-Waal plaatsvindt en de aanbestedingsdocumenten worden opgesteld. In de bijlage gaan wij vervolgens inhoudelijk in op de door u aangegeven onderwerpen.

De provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel gaan het Openbaar Vervoer per Bus en deels per trein gezamenlijk aanbesteden in drie grote gebiedsconcessies: IJssel-Vecht, Rijn-Waal en Berkel-Dinkel. Daarnaast wordt de treindienst tussen Amersfoort en Ede-Wageningen in een afzonderlijk concessie aanbesteed. De vertrekpunten voor de nieuwe concessies zijn opgenomen in een algemene Nota van Uitgangspunten (NvU) en een Nota van Uitgangspunten Spoor (NvU Spoor). Beide NvU's zijn opgesteld vanuit de ambitie om het totale vervoersnetwerk in de drie provincies beter op de vervoerbehoefte en kwaliteitseisen van Reizigers te laten aansluiten.

In de algemene NvU zijn belangrijke keuzes gemaakt die van invloed zijn op onze inhoudelijke reactie. Het gaat onder andere om de keuze van ontwikkelvrijheid voor de concessiehouder. Dit betekent dat in het PvE Rijn-Waal minimum eisen worden gesteld en de concessiehouder wordt gestimuleerd om het aanbod en de kwaliteit continu optimaal op de mobiliteitsbehoeften van reizigers af te stemmen. Zo is de concessiehouder goed in staat om invulling te geven aan zijn opbrengstverantwoordelijkheid binnen de concessie.

Een andere belangrijke keuze is dat de concessie alleen openbaar vervoer bevat volgens de definitie uit de Wp2000. Andere mobiliteitsdiensten die geen openbaar vervoer zijn vallen buiten de concessie. Wel wordt er in het PvE veel aandacht besteed aan een goede afstemming tussen

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

 provincie
Gelderland

Datum

16 juli 2020

Zaaknummer

2019-014414

Blad

2 van 9

openbaar vervoer en andere mobiliteitsdiensten en Maas platforms om de totale mobiliteitsketen te kunnen borgen.

Verder zijn er landelijk afspraken gemaakt over Zero Emissie (ZE) openbaar vervoer: in 2025 al het nieuwe materieel ZE en in 2030 al het openbaar vervoer in de concessies ZE. De ambitie van de provincie gaat verder en zij wil middels in transitie pad in de concessie versneld naar ZE busvervoer in de concessie Rijn-Waal. Hierbij is in de NvU de keuze gemaakt om geen techniek voor te schrijven maar de keuze aan de concessiehouder te laten waarbij in het kader van bedrijfsvoering en exploitatie de meest optimale keuze gemaakt kan worden. Uitzondering hierop is het voorschrijven in het PvE Rijn-Waal van overname en gebruik van de bestaande trolleyvloot in Arnhem.

In de bijlage wordt verder inhoudelijk ingegaan op de door u aangegeven onderwerpen. Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende te hebben geantwoord.

Met vriendelijke groet,
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,



Peter Blanken
Teammanager Projectmanagement en Concessiebeheer

Bijlage(n)

Inhoudelijke reactie inbreng voor het PvE Rijn-Waal

Bijlage Inhoudelijke reactie inbreng voor het PvE Rijn-Waal

Omdat de inhoudelijke inbreng voor het PvE Rijn-Waal per onderwerp puntsgewijs is weergegeven in een (exel)bijlage, zal de reactie per onderwerp ook puntsgewijs zijn. De weergegeven koppen bij reacties zijn conform de koppen uit de bijlage inbreng voor het PvE Rijn-Waal. De onderdelen 3 Contracten en 4 Kosten hebben betrekking op afspraken met de provincie als concessieverlener. Hierover worden afzonderlijke gesprekken gevoerd en worden hier niet meegenomen.

1 Vervoerkundig aanbod

1.1 Beleidskader

- Het “HOV-Actieplan” vastgesteld door GS in april 2019 zal als bijlage bij PvE worden opgenomen. het “Toekomstbeeld OV Arnhem-Nijmegen” vastgesteld door gemeenteraad Arnhem op 5 juni 2019 zal bij de aanbesteding als achtergrondinformatie gemeente Arnhem beschikbaar worden gesteld.
- Bestaande HOV lijnen worden in het PvE Rijn-Waal voorgeschreven, de uitwerking van het HOV actieplan zal als gefaseerde doorontwikkeling in het PvE worden opgenomen
- Er wordt in PvE geen techniek voorgeschreven. Uitzondering is de overname en gebruik van 43 trolleybussen in Arnhem gedurende de concessieperiode Rijn-Waal.
- SROI wordt in het PvE opgenomen conform het PvE IJssel-Vecht met aangepaste SROI bijdrage

1.2 Maatwerk Openbaar Vervoer

- Alleen vervoer dat volgens de Wp2000 voldoet aan de definitie van openbaar vervoer behoort tot de concessie Rijn-Waal.
- In het PvE wordt geregeld dat de concessiehouder wordt gestimuleerd om het aanbod van openbaar vervoer en de kwaliteit continu optimaal op de mobiliteitsbehoeften van reizigers af te stemmen. Daarnaast wordt in het PvE veel aandacht besteed aan een goede afstemming tussen openbaar vervoer en andere mobiliteitsdiensten en Maas platforms om de totale mobiliteitsketen te kunnen borgen.
- Er ligt, binnen kaders, veel ontwikkelvrijheid bij de concessiehouder. Hij mag vraagafhankelijk vervoer aanbieden dat voldoet aan de definitie van openbaar vervoer maar is dit niet verplicht. De concessiehouder is verplicht uitvoeringsinformatie over al het openbaar vervoer aan de concessieverlener aan te leveren.

1.3 Toegankelijkheid en inclusiviteit doelgroepen

- Concessiehouder dient aan de geldende Europese en Nederlandse regelgeving voor toegankelijkheid te voldoen. Als norm voor de begrijpelijkheid van reisinformatie geldt niveau B1 van het Europees Referentiekader voor de talen. Als norm voor de toegankelijkheid van reisinformatie op websites geldt het waarmerk Drempelvrij niveau AA (zie www.drempelvrij.nl). Voor Apps geldt de normering volgens landelijke richtlijn: WCAG2ICT.

- Bussen, Buurtbussen en Taxibussen zijn voorzien van een (gedeeltelijk) lage vloer en een elektrische oprijplaat zodat Reizigers met een rolstoel vanaf een halteperron zonder assistentie de Voertuigen in en uit kunnen gaan. In Buurtbussen en Taxibussen mag de Concessiehouder kiezen voor een eenvoudig te hanteren en een licht bedienbare handbediende rolstoelplank.
- Personen in het openbaar vervoer dienen in principe zelfstandig te kunnen reizen. Zie verder het bovenstaande bij fysieke toegankelijkheid. En ook gemeenten hebben hierin een rol waar het gaat om het toegankelijk maken van haltes, looppaden naar de halte e.d.
- Het kader voor producten en tarieven is het Tarievenhuis Oost. Specifieke abonnementen voor doelgroepen kunnen bij de aanbesteding als optie worden uitgevraagd. Deze optie kan vervolgens door belangstellende gemeenten voor haar inwoners gelicht kan worden.

1.4 Operationele eisen conform bijlagen 'HOV actieplan' en 'Toekomstbeeld OV Arnhem-Nijmegen'

- Bestaande HOV lijnen worden voorgeschreven. De uitwerking van het HOV actieplan zal als gefaseerde doorontwikkeling in het PvE worden opgenomen. Er wordt in PvE geen techniek voorgeschreven. Uitzondering is de overname en gebruik van 43 trolleybussen in Arnhem gedurende de concessieperiode.
- Er worden in het PvE minimum eisen aan frequentie en bedieningstijden voor HOV, A, en B lijnen gesteld. Deze wijken op onderdelen af van de eisen weergegeven in de inbreng voor het PvE Rijn-Waal van de gemeente. Dit heeft enerzijds te maken met de ontwikkelvrijheid die bij de concessiehouder ligt en anderzijds met het voorkomen van rijden met 'lege' bussen. De concessiehouder wordt uitgedaagd de geboden frequentie en bedieningstijden optimaal af te stemmen op de mobiliteitsbehoefte van reizigers.
- Rijtijd en betrouwbaarheid van de dienstregeling is deels een verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Maar hierin ligt eveneens een rol voor de wegbeheerder. Onder andere moet hierbij gedacht worden aan vrije infra voor HOV, VRI met prioriteit voor het openbaar vervoer, openbaar vervoer op wegen met garantie voor minimaal 50 km per uur, beperken/afstemmen/bundelen wegwerkzaamheden en omleidingen (ook met aangrenzende gemeenten) zodat overlast voor het openbaar vervoer minimaal is.
- In het kader van netwerkopbouw worden knooppunten in het PvE benoemd. Van belang hierbij is eveneens het aangeven van bestaande en te realiseren knooppunten en de functie hiervan door wegbeheerders.
- In het kader van de aanbesteding wordt in het PvE het volgende voorgeschreven:
 - HOV en A lijnen rijden volgens bestaande route en bedienen bestaande haltes;
 - B lijnen bedienen bestaande haltes, mag eventueel volgens aangepaste route.
 - De concessiehouder mag nieuwe lijnen aanbieden, echter dit dient binnen het bestaande budget te gebeuren. Dus in principe gaat nieuwe inzet ten koste van bestaande inzet.
- Er worden geen specifieke eisen gesteld aan buffertijden op Arnhem CS. Hierbij speelt een rol dat de verduurzaming van de materieelvloot in de concessie voor de uitvoering een andere exploitatieve opzet vereist dan voorheen met diesel of CNG voertuigen gebruikelijk was.

2 Haltes en infrastructuur

2.1 VRI en slimme infrastructuur

- Voor beïnvloeding van verkeersregelinstallaties (VRI's) wordt KAR voorgeschreven. De ontwikkelingen ten aanzien van iVRI worden gevolgd. Volgens onze informatie zijn er echter nog geen landelijke iVRI standaarden. Het volgende was in PvE IJssel-Vecht opgenomen: De Concessieverleners zien de gebruikerstoepassing "geconditioneerde coöperatieve OV prioriteit" als een belangrijke toepassing voor bevordering van de doorstroming bij kruispunten. Implementatie van deze coöperatieve toepassing (via cellulaire techniek) vraagt aanpassingen van bestaande verkeersregelinstallaties. De Concessiehouder werkt vanuit zijn eigen rol en mogelijkheden actief aan deze aanpassingen mee, onder meer door ervoor te zorgen dat de Voertuigen geschikt zijn voor het uitvoeren van C-ITS-prioritering bij de betreffende verkeersregelinstallaties. De Concessiehouder en zijn Voertuigen voldoen aan de eisen en afspraken zoals deze zijn en worden vastgelegd binnen het partnership Talking Traffic (zie ook het document '2018.10.05 OV bestekteksten met betrekking tot C-ITS prioritering Concept 0.2'). Inmiddels is er een aangepaste versie.
- De gemeente dient voor iVRI bij deze landelijke ontwikkelingen aan te sluiten. Dit geldt ook voor het DBSA op Arnhem busstation. Voor toegankelijkheid worden de Europese en landelijke richtlijnen gevolgd. In de fysieke toegankelijkheid heeft de wegbeheerder een grote rol. Dit geldt onder andere, maar niet uitsluitend, voor het overdekte busstation in Arnhem. Dit is een basisvoorwaarde om alle overige richtlijnen over toegankelijkheid zodanig te kunnen toepassen dat deze voor de reiziger resultaat hebben.

2.2 Haltestijl/ Accommodatie

- Het nieuwe merk in de concessie wordt RRReis. Voor de daarmee samenhangende huisstijl worden eisen gesteld in de huisstijl Brandguide van RRReis.
- Haltepalen in een RAL kleur kunnen we uitvragen als optie. Indien het poeder coaten van haltepalen meerkosten met zich meebrengt ten opzichte van de standaard uitvoering zijn deze voor rekening van de wegbeheerder.
- De concessiehouder is alleen verantwoordelijk voor de haltepaal en reisinformatie op de halte of in een aanwezigeabri. De inrichting van haltes met eenabri, DRIS e.d. valt buiten de scope van de aanbesteding Rijn-Waal.

2.3 Halte-afstanden

- In PvE wordt voorgeschreven dat HOV en A lijnen aangeboden moeten worden volgens bestaande routes en bedienen dus bestaande haltes. B lijnen bedienen bestaande haltes maar dit mag eventueel volgens aangepaste routes. De concessiehouder mag nieuwe lijnen aanbieden, echter dit dient binnen het bestaande budget te gebeuren. Het realiseren van nieuwe haltes of wijzigen van haltes gebeurt in overleg met de betreffende wegbeheerder.

5. Beschikbaarheid en ontwikkeling netwerk

5.1 Beschikbaarheid netwerk

- Het lijkt ons goed afspraken over wegwerkzaamheden en omleidingen in een afsprakenkader met alle gemeenten binnen de concessie Rijn-Waal vast te leggen. In het PvE is nu opgenomen dat de concessiehouder in principe de kosten voor omleidingen op zich neemt. Wel kan hij in overleg met wegbeheerders een vergoeding overeenkomen.
- In het PvE worden geen eisen gesteld aan aantal voertuigen als reserve, ook niet in het kader van beperken omleidingskosten gerelateerd aan trolley (2.0). Dit is onderdeel van de bedrijfsvoering van de concessiehouder en valt daarmee buiten de scope van het PvE.

5.2 Ontwikkeling en uitvoering

- In het PvE wordt van de Concessiehouder een proactieve houding gevraagd ten behoeve van de doorontwikkeling van de concessie. Bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, op het gebied van knooppuntontwikkeling en transferia/E-hubs. De concessiehouder stelt hiervoor bij zijn bieding een ontwikkelplan en in het vijfde jaar van de concessie nogmaals een voor de tweede helft van de concessieperiode. Input voor het tweede ontwikkelplan is de Midterm Review die door de concessieverlener wordt gehouden.

6. Materieel

6.1 Maten afmetingen

- In PvE wordt opgenomen dat de concessiehouder materieel inzet passend bij de gemiddelde vervoersvraag en geschikt voor gebruik bij bestaande infrastructuur. Dit betekent niet dat gemeenten op routes voor openbaar vervoer 30 km p/u kunnen invoeren en/of verkeer remmende maatregelen kunnen doorvoeren en de concessiehouder hierop verplicht het materieel moet aanpassen.

6.2 Zero Emissie

- De Regionale Energie Strategie (RES) valt buiten de scope van de aanbesteding Rijn-Waal. Ze in de concessie is een doel. Zoals eerder aangegeven wordt de keuze van invulling bij de concessiehouder gelegd.
- Er wordt nu in het kader van level playing field onderzocht of er bij verschillende materieelleveranciers voldoende mogelijkheden zijn om hulpinstallaties niet te laten functioneren op fossiele brandstoffen, bijvoorbeeld airco, verwarming of hulpmotoren. Indien dit niet het geval is, zal hiervoor een uitzondering worden gemaakt.

6.3 Trolley en Trolley IMC

- In het PvE wordt geen techniek voorgeschreven wat betreft Ze. Enige uitzondering betreft de bestaande trolleyvloot, inclusief 2 trolley 2.0 voertuigen, waarvan overname en gebruik door de nieuwe concessiehouder wel wordt voorgeschreven. Er wordt dus geen Trolley 2.0 voorgeschreven voor HOV lijnen.
- Zoals hiervoor al aangegeven worden geen eisen gesteld aan aantal voertuigen als reserve, ook niet in het kader van beperken omleidingskosten gerelateerd aan trolley (2.0). Dit is onderdeel van de bedrijfsvoering van de concessiehouder en valt daarmee buiten de scope van het PvE.

6.4 Waterstofbussen

- Er wordt in het kader van verduurzaming van de concessie onderzoek gedaan naar mogelijke laadlocaties voor batterij elektrische bussen, mogelijkheden voor inzet trolley 2.0 en

mogelijkheden voor inzet van waterstofbussen. De resultaten van dit onderzoek zijn voor potentiële aanbieders beschikbaar. Vanwege level playing field is het niet mogelijk om eisen te stellen ten aanzien van gebruik lokale, regionale of zelfs nationale technologie. Dit zou eventueel wel kunnen indien dergelijke projecten als pilot gedurende de concessieperiode worden opgestart.

6.5. Comfort

- Zoals hiervoor al aangegeven wordt er in het kader van level playing field onderzocht of er bij verschillende materieelleveranciers voldoende mogelijkheden zijn om hulpinstallaties niet te laten functioneren op fossiele brandstoffen, bijvoorbeeld airco en verwarming. Indien dit niet het geval is, zal hiervoor een uitzondering worden gemaakt.
- Eisen ten aanzien comfort worden meegenomen in PvE op vergelijkbare wijze als in het PvE IJssel-Vecht. Hierbij spelen de productformules uit de Brandgids RRReis een rol.

7. Reisinformatie

7.1 Promoten OV

- Een marketingplan is onderdeel van de bieding van inschrijvers bij de aanbesteding. In het concessiejaarplan dient de concessiehouder op basis van de strategie uit het marketingplan jaarlijks aan te geven hoe de marketing voor dat betreffende jaar wordt uitgewerkt en welke acties worden uitgevoerd.

8. Productdragers, Tarieven en Distributie

8.1 Tarief

- Zoals hierboven aangegeven, vormt het Tarievenhuis Oost het kader voor producten en tarieven. Indien er een keuze is voor reizigers tussen twee productformules op dezelfde route, mag een van beiden een van het OV-tarief afwijkend tarief voeren, bijvoorbeeld een toeslag hanteren.

9. Personeel

9.1 Noodzakelijke inzet personeel

- Conform de wettelijke eisen in de Wp2000 wordt personeel van de zittende concessiehouder overgenomen door de nieuwe concessiehouder. In de personeel uitvraag voor de aanbesteding wordt met diverse componenten noodzakelijk voor uitvoering van de dienstverlening, waaronder trolley, rekening gehouden.
- Er worden geen specifieke eisen gesteld aan de getalsmatige inzet van personeel. Gegeven de grote mate van ontwikkelvrijheid die bij de concessiehouder ligt, zullen omschrijvingen in het PvE resultaatgericht zijn.

9.2 Modal Shift werknemers

- In het kader van invulling opbrengstverantwoordelijkheid kan de concessiehouder voorstellen doen om werknemers te verleiden van het openbaar vervoer gebruik te maken. Indien de gemeente dit expliciet wenst, kan het ook als optie worden uitgevraagd. Deze optie kan vervolgens door de gemeente gelicht worden.

- Vanwege wisselende en onregelmatige diensten van direct personeel van de concessiehouder, is het autogebruik wellicht hoger dan normaal gebruikelijk. Parkeren op afstand van de busremise zal leiden tot hogere (exploitatie)kosten. Ook voorstellen voor duurzame oplossingen om het parkeren van personeel op de busremise in Arnhem te verminderen kan als optie worden uitgevraagd die vervolgens door de gemeente gelicht kan worden.

10. Marketing en Promotie

10.1 Huisstijl

- Zoals hiervoor al aangegeven, wordt RRReis het nieuwe merk in de concessie Rijn-Waal. Voor de daarmee samenhangende huisstijl worden eisen gesteld in de huisstijl Brandgide van RRReis. Voor HOV is de productformule 'comfortRRReis' ontwikkeld met bijpassende huisstijl.
- In het PvE wordt gevraagd om een logische, consistente en voor reizigers begrijpelijke lijnnummering.
- In het PvE is de huisstijl conform de Brandgide van RRReis. Reclame op voertuigen is niet toegestaan, ook niet voor maatschappelijk doelen. Wel is er mogelijkheid om, na goedkeuring concessieverlener, op vooraf aangegeven plaats een vaste lokale of regionale uiting aan te brengen.

11. Klanten, klantenservice, klachtenafhandeling en reizigersinspraak

11.1 Zit- en staanplaatsen

- De Concessiehouder heeft in principe een vervoerplicht: hij vervoert alle reizigers, binnen de vervoerwaarden, die bij een halte of Station aanwezig zijn met de eerstkomende rit die in de Geldende Dienstregeling is opgenomen.
- In het PvE is nu opgenomen dat het niet is toegestaan dat reizigers meer dan 30 minuten moeten staan tijdens een rit. Het is ongewenst dat Reizigers moeten staan op wegen waar de maximumsnelheid 80 km/h of hoger is. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt in HOV, stadsnet, reguliere streeklijnen spits of dal periode. De gedachte hierachter is dat wat wij eisen ook in de praktijk goed uitvoerbaar en controleerbaar moet zijn.

12. Eisen voor de Concessieverlener

12.1 Exploitatiebudget

- In principe geldt voor de aanbesteding Rijn-Waal het huidige exploitatiebudget als plafond. De discussie over verhoging van het exploitatiebudget wordt gevoerd in het kader van realiseren van de HOV ambities.

12.2 Kleurstelling Trolleybussen

- Zoals hiervoor al aangegeven, wordt RRReis het nieuwe merk in de concessie Rijn-Waal. Voor de daarmee samenhangende huisstijl worden eisen gesteld in de huisstijl Brandgide van RRReis. Voor trolley is een afzonderlijke 'productformule' ontwikkeld met bijpassende uitstraling in RRReis huisstijl.

12.3 Uitgangspunten concessieverlening

- Onderdelen die een rol spelen in de beoordeling kunnen vooraf kenbaar worden gemaakt. De onderdelen zijn van algemene aard en toepasbaar op het hele concessiegebied. er wordt niet beoordeeld op een specifieke gemeentelijke situatie. De wijze van beoordelen, de zwaarte en verdeling van de punten in de gunningssystematiek zijn niet openbaar.
- Conform wettelijke eisen in de Wp2000 wordt personeel van de zittende vervoerder overgenomen door de nieuwe concessiehouder. In de personeel uitvraag wordt met diverse componenten, waaronder trolley, rekening gehouden. Bij overname trolley personeel is dus per definitie trolleykennis aanwezig.
- Zoals eerder in een bestuurlijk overleg met de gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen aangegeven maken gemeenten niet actief deel uit van het aanbestedingsteam of beoordelingsteam. Wel is het, beperkt, mogelijk een adviesrol te vervullen in de beoordeling van het vervoerkundig aanbod. Hiervoor dient dan wel een geheimhoudingsverklaring te worden ondertekend door de betreffende personen.
- Het is aan gemeenten zelf om op basis van de informatie die beschikbaar is de eigen gemeenteraden te informeren.
- Er worden in het PvE kritische prestatie indicatoren (KPT's) benoemd om goed te kunnen sturen en bijsturen. Goed presteren is de norm, daarom worden geen positieve beloning toegepast. Er wordt een boetetabel toegevoegd voor situaties waarbij onder de norm of niet conform de concessievoorwaarden wordt gepresteerd.