



Provincie Gelderland en Provincie Overijssel
t.a.v. mw. M. Kassenberg en dhr. P. Verheijdt

Brief per e-mail

Uw kenmerk: 2018-014058 (Gld)
en 2019/0177408 (Ov)
Uw datum: 6 juni 2019/4 juni 2019
Ons kenmerk: RG19-028

Afschrift: OV Oost, dhr. P. van
den Boogaard
Bijlage: Reactienota ROCOV's
Gelderland en Overijssel op
NvU Spoor

ROCOV Gelderland
Secretariaat
Marga Klompélaan 18
6532SC Nijmegen
T: 06 33 400 650
E: secretariaat@rocovgelderland.nl
I: www.rocovgelderland.nl

Betreft: Advies en reacties op concept Nota van Uitgangspunten regionale treindiensten

Arnhem, 19 juli 2019

Geachte mevrouw Kassenberg en heer Verheijdt,

Het ROCOV Gelderland en het ROCOV Overijssel hebben kennis genomen van de concept Nota van Uitgangspunten Regionale treindiensten Gelderland en Overijssel (NvU Spoor). Beide ROCOV's hebben de advisering hierover samen ter hand genomen. De ROCOV's zijn overtuigd van de goede wil van de provincies om de toekomst van de regionale treindiensten te waarborgen en de kwaliteit daarvan zo mogelijk naar een hoger niveau te tillen.

De NvU Spoor gaat dienen als onderlegger voor de Programma's van Eisen van de aan te besteden treinconcessies in Oost, waarvan de Valleilijn als eerste aan de beurt zal zijn. De ROCOV's willen dan ook wat de NvU Spoor betreft "de puntjes op de i zetten".

In de bijlage van deze brief zijn per paragraaf en item de reacties van de ROCOV's opgenomen. In deze brief noemen de ROCOV's de belangrijkste aandachtspunten:

- De Valleilijn zien de ROCOV's als een onderdeel van de toekomstige concessie Rijn-Waal. Helaas is er niet voor gekozen beide concessies in elkaar te schuiven. Het resultaat kan zijn dat de concessies (weer) aan verschillende vervoerders worden gegund. Om te voorkomen dat er geen goede afstemming tussen beide vervoerders ontstaat, adviseren de ROCOV's om te zorgen voor een zeer duidelijke omschrijving van taken, verantwoordelijkheden, verplichtingen e.d. voor de betrokken concessiehouders. De ROCOV's blijven echter een voorkeur houden voor multimodale concessies.
- De NvU Spoor en de toekomstige Programma's van Eisen mogen geen drempels opwerpen voor toekomstige ontwikkelingen m.b.t. het hoofdspoornet en de regionale treindiensten. Alle concessiehouders dienen mee te werken aan mogelijke nieuwe en gewenste verbindingen die (deels) over een van hun trajecten zijn voorzien.

- Het regionale spoor vormt de ruggengraat van het OV in beide provincies waarop andere vormen van OV zo goed mogelijk aansluiten. Ten behoeve van een goed functionerend visgraatmodel, met goede onderlinge aansluitmogelijkheden, zien de ROCOV's een halfuurfrequentie voor de treinverbindingen als een vanzelfsprekende voorwaarde.
- Een goede onderlinge afstemming van alle vormen van OV en aanvullende vervoersvormen, kan in de ogen van de ROCOV's alleen dan verkregen worden indien één organisatie de centrale regiefunctie hierover krijgt toebedeeld (vergelijkbaar met het OV-bureau Groningen-Drenthe).
- De vijf zekerheden voor de reiziger zien we graag uitgebreid tot zeven door opnemng van "Betaalbaar" en "Vindbaar". Reizigers dienen tegen aanvaardbare kosten te kunnen reizen. En reizigers moeten snel en makkelijk informatie over reizen, tarieven e.d. kunnen vinden.
- De ROCOV's zijn, evenals de provincies, warm voorstander van single check-in en check-out in de gehele regio Oost (liefst nog verdere uitbreiding daarvan naar een landelijk systeem). Voor de Valleilijn zou dat betekenen dat de koppeling aan het NS-systeem (evenals koppeling aan NS-tarieven) zou moeten worden ingewisseld voor het regionale systeem. De ROCOV's willen graag meer duidelijkheid hierover. Ook is een toelichting op de verdere uitrol en invoering van single check-in en check-out gewenst.

Deze brief en de bijlage vormen een onlosmakelijk geheel en samen het advies op de NvU Spoor.

Graag zien wij uw reactie op ons advies binnen vier weken na verzending van deze brief tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Mede namens het ROCOV Overijssel



J.G. (Johan) Kruihof, voorzitter ROCOV Gelderland

Bijlage

Reactienota ROCOV's Gelderland en Overijssel NvU Spoor

1. Inleiding

Paragraaf	Onderdeel/omschrijving	Gezamenlijke reactie
1.1 Aanleiding en context	Valleilijn blijft een aparte concessie	De concessie Valleilijn bevindt zich voor het overgrote deel binnen de (toekomstige) concessie Rijn-Waal. Er is een kans dat deze concessies aan verschillende vervoerders gegund worden. De spelregels voor ontwikkeling van deze concessies kunnen tegenstrijdig zijn (b.v. aansluiting van bussen op de trein volgens het visgraatmodel). Advies: Zorg voor een zeer duidelijke omschrijving van taken, verantwoordelijkheden en verplichtingen (samenwerking) tussen de concessiehouders trein en bus. (Voorkeur ROCOV's: Eén concessie voor bus en trein)
	Arnhem-Tiel en Arnhem-Winterswijk worden onderdeel concessie Rijn-Waal	Akkoord
	Arnhem-Doetinchem en Arnhem-Winterswijk worden samengevoegd	Akkoord
	Zutphen-Oldenzaal, Zutphen-Winterswijk en Zutphen-Apeldoorn worden onderdeel concessie Berkel-Dinkel	Akkoord
	Voor Zwolle-Emmen en Almelo-Hardenberg (beide t/m 2027) en voor Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede (beide t/m 2032) wordt in later stadium bepaald of zij wel of niet in multimodale concessie worden ondergebracht	Akkoord
1.2 Doel NvU Spoor	Doel NvU Spoor is om relevante beleidsuitgangspunten vast te stellen	Akkoord, mits nadruk op beleid komt te liggen
	Aan de NvU Spoor kunnen geen rechten worden ontleend	Akkoord
1.3 Afbakening	Uitgangspunten zoals vastgelegd in de NvU Spoor gelden niet per definitie voor de treindiensten met gedeeld opdrachtgeverschap (Limburg, Zuid-Holland en Duitsland)	Akkoord, mits voor deze treindiensten, bilateraal goede afspraken zijn/worden gemaakt
	De NvU Spoor bevat geen uitspraken over de eventuele decentralisatie van andere	Akkoord

	<p>treindiensten (zoals Apeldoorn-Enschede).</p> <p>De NvU Spoor kan wel de basis vormen voor de inrichting van te decentraliseren treindiensten</p> <p>De NvU Spoor bevat geen uitspraken over eventueel toekomstig (mede)gebruik van nieuwe HRN spoorverbindingen over lokale spoor concessies in Oost (b.v. Enschede-Arnhem via Goor of Groningen-Enschede via Emmen)</p>	<p>Akkoord</p> <p>De concessiehouder dient volledige medewerking te geven aan dergelijke nieuwe verbindingen (positief voorbeeld Düsseldorf – Arnhem) en wordt hiervoor in principe NIET financieel gecompenseerd</p>
--	--	---

2. Ambities met het regionale spoorvervoer

Paragraaf	Onderdeel/omschrijving	Gezamenlijke reactie
Overijssel	Spoor vormt ruggengraat regionale OV-netwerk en maakt samen met sterke buslijnen het Kernnet OV	Akkoord. Advies: Een IC-verbinding heeft aantrekkende werking, daarom IC-verbindingen daar waar kansrijk
	Kernnet biedt 7 dagen per week ten minste uurdienst. Deels aangevuld tot halfuursdienst	Advies: <ul style="list-style-type: none"> • tenminste halfuur frequentie. • zorg voor goede aansluitingen op andere treinen en het overige OV. • Minimum bedieningsuren: ma - vr: 06:00 - 24:00, za: 07:00 - 24:00, zo: 08:00 – 24:00. • Qua frequenties geen maximum
	Elektrificatie van spoorlijnen ter verduurzaming treindiensten	Akkoord, elektrificatie via de draad is ook zeer nuttig voor integratie regionaal spoor en HRN (en uitwisseling/inhuur van treinen)
Gelderland	Treindiensten onderdeel van OV Vastnet. Provincie investeert in OV Vastnet om in de toekomst grote vervoerstromen te kunnen bedienen (van auto naar trein)	Akkoord, maar verwaarloos de haarvaten niet!
Algemeen	Contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 sluiten goed aan bij de visie van de provincies	Akkoord, wees echter flexibel daar de uitwerking van de Contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 aspecten kunnen bevatten die mogelijk tegenstrijdig zijn met het contract met de concessiehouder
	Regionale treindiensten dienen optimaal aan te sluiten bij de wensen van de treinreizigers	Akkoord, mits geldig voor alle reizigers. Advies: Om reizigers te winnen die nu in de auto zitten is het zinvol om de wensen van de automobilist mee te nemen. Deze wensen kunnen verschillen t.o.v. de huidige treinreizigers!
	Veiligheid en betrouwbaarheid staan aan de basis van een goed treinproduct	Akkoord

	De provincies werken nauw samen met gemeenten, regio's, ProRail, ministerie, NS, NS-stations en politie	Akkoord. Regionale vervoerders hieraan toevoegen!
--	---	---

3. Uitgangspunten spoor

Paragraaf	Onderdeel/omschrijving	Gezamenlijke reactie
3.1 Uitgangspunten	De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk	Akkoord, zorg voor goede marketing
	De vervoerder krijgt ontwikkelruimte binnen door de provincies gestelde kaders	Akkoord. Hoe worden de concessiegrenzen bewaakt?
	Eigendom gegevens, productformules, merk en huisstijl ligt bij de provincies	Akkoord, maak uitzondering voor tijdelijk materieel wat ingezet kan worden bij onverwachte groei van reizigers of vervanging van materieel dat tijdelijk niet ingezet kan worden, bv bij schade na aanrijding
	Concessieduur bedraagt 10 jaar, maar 15 jaar als dit beter aansluit bij afschrijvingsperiode treinen	Akkoord
	Tarievenhuis Oost is van toepassing op de regionale treindiensten	Akkoord
	Provincies blijven verantwoordelijk voor eigen beleidskaders en OV-budgetten. Zij sluiten een samenwerkingsovereenkomst met oog op aanbestedingen en beheer concessies	Een model als het OV bureau Groningen Drenthe blijft onze voorkeur houden
3.2 5 zekerheden voor reizigers	Aantal zekerheden	Hieraan graag 2 nieuwe zekerheden toevoegen: Betaalbaar en vindbaar. Reizigers kunnen tegen aanvaardbare kosten reizen. Reizigers kunnen snel en makkelijk informatie over reizen, tarieven, etc. vinden.
	Haalbaarheid zekerheden	Hoe worden de zekerheden ingevuld en gecontroleerd wat betreft uitvoering door de concessiehouders?
	Reizigers komen altijd en op tijd op de plaats van bestemming (info bij vertragingen; geld-terug, etc.)	Akkoord. Advies: De vervoerder treft maatregelen om zo spoedig mogelijk bij verstoringen "Treinvervangend Vervoer" in te zetten. Ook bij uitval door werkzaamheden dient het treinvervangend vervoer goed geregeld te zijn. Treinvervangend vervoer hoort volgens de ROCOV's in het Programma van Eisen thuis en we verwachten dan ook dat het daar aan de orde wordt gesteld

	Reizigers voelen zich veilig (inzet stewards op trein)	Akkoord
	Reizigers vinden hun treinreis prettig (treinen toegankelijk, schoon, comfortabel, etc.)	Akkoord
	Reizigers weten dat ze een duurzame keuze maken (door verduurzaming treindiensten)	Akkoord
	Reizigers voelen zich gehoord (stewards op treinen; bereikbare klantenservice; laagdrempelig klachtenmeldpunt; etc.)	Akkoord. De informatievoorziening, ook bij (ver)storingen, wordt nu door de reiziger als onvoldoende ervaren. Advies: Geef in een vroeg stadium goede informatie over werkzaamheden en gevolgen voor dienstregeling
3.3 Verduurzaming	Inzet biodiesel voor over te nemen treinen	Akkoord met inzet van de huidige treinen zolang de afschrijvingstermijn niet bereikt is. Over duurzaamheid van biodiesel verschillen de meningen. Pas op voor valkuilen als biomassa en accutreinen
	Aan einde levensduur huidige treinen deze vervangen door treinen met duurzamere aandrijftechnieken. Niet eerdere vervanging	Akkoord
	Treinen op geëlektrificeerde trajecten laten rijden op groene stroom	Akkoord
	Zutphen-Oldenzaal per 2023 als aparte treinconcessie aanbesteden. Aan ProRail opdracht gegeven verkenning uit te voeren naar elektrificatie	Voorkeur voor opname in een multimodale concessie met meerdere treinverbindingen. Neem voorwaarden op in NvU en PvE ZHO dat deze lijn wordt opgenomen in concessie Berkel-Dinkel Akkoord met verkenning voor elektrificatie
3.4 Toiletvoorzieningen	Geen inbouw toilet in treinen die momenteel in gebruik zijn	Advies: Bij geringe kosten, voorkeur wel inbouwen, of treinen vervangen. Als optie zou de toiletvoorziening betaald kunnen worden uit een zeer geringe verhoging van de kilometerprijs
	Alle nieuwe regionale treinen hebben standaard een rolstoeltoegankelijk toilet	Akkoord
3.5 Toegankelijkheid	Reizigers met een functiebeperking kunnen zelfstandig gebruik maken van de trein (o.a. vloer op gelijke hoogte perrons)	Akkoord, mits voldoende ruimte voor rolstoelen, bagage en fiets
	Nemen maatregelen verbeteren toegankelijkheid stations (met	Akkoord, mits de assistentie goed (beter dan nu) geregeld is

	ProRail). Zolang dit nog niet is gerealiseerd, verlenen vervoerders assistentie	
	Nemen maatregelen voor prettiger verblijf op stations (met ProRail)	Akkoord
3.6 Steward op trein	Op elke trein rijdt in principe een steward mee. Bij evenementen en risicovolle ritten inzet extra personeel	Advies 1: In iedere trein rijdt een steward mee! Advies 2: Er is voldoende zitcapaciteit, ook bij evenementen. Advies 3: Zo nodig extra stewards inzetten ten behoeve van de veiligheid (bv bij evenementen)
	Provincies maken zelf inschatting en afweging inzet stewards	In conflict met de vorige stelling?
3.7 Single CI/CO	Provincies voeren single check-in/check-out in op elkaar aansluitende treindiensten in Oost (geldt niet voor overstap NS)	Akkoord Advies 1: Druk zetten op NS voor single check-in/check-out in combinatie met regionaal spoor. Advies 2: Zorg dat een overstap prettig en reëel is, niet te lang of te kort
3.8 Geen dubbel opstap-tarief	Reizigers hoeven bij overstap tussen regionale trein en regionale bus niet opnieuw opstaptarief te betalen (vormen één vervoersysteem voor de provincies)	Akkoord Advies: bij een frequentie van 1 trein per uur een overstaptijd van 70 min. (ipv 35 min.) hanteren (voorkeur treindiensten elk half uur laten rijden)
	Wordt onderdeel van Tarievenhuis Oost. Dit vormt het kader voor de (nieuwe) tarieven regionale treindiensten	Akkoord
	Er blijven verschillen in km-tarief tussen treinen en bussen en tussen regio's binnen Oost	Akkoord
3.9 Eén huisstijl en branding	De merknaam RRReis wordt bij overgang naar een nieuwe concessie doorgevoerd, ook voor de regionale treindiensten. Dit vergroot de herkenbaarheid van het OV in Oost	Akkoord Adviezen: <ul style="list-style-type: none"> • Gebruik voor RRReis ook één website waarop alle info voor de concessies in Oost te vinden is. • Bij huisstijl letten op contrast ook bij het uitprinten. • Iederin raadplegen tijdens conceptversie
3.10 Verkrijgbaarheid vervoerbewijzen	Zolang de behoefte bestaat kunnen reizigers op elk regionaal treinstation (bij een kaartautomaat) een vervoerbewijs kopen, OV-saldo laden, (landelijke en regionale) reisproducten ophalen en stopzetten en hun reisgeschiedenis inzien	Akkoord, mits: <p>Advies 1: Indien de kaartautomaat niet werkt kan de reiziger gratis mee.</p> <p>Advies 2: De kaartautomaat is ook geschikt om vervoerbewijzen voor grensoverschrijdend vervoer te leveren.</p> <p>Aandachtspunt: Plaats ook automaten waar al automaten staan bv van NS zoals op grotere stations, om 2 redenen: 1-Bij THO werd wens geuit om automaten meer te gebruiken ipv losse verkoop aan een balie.</p>

		2-Omdat gedacht wordt aan één huisstijl voor heel Oost, zodat de automaten zichtbaar/herkenbaar zijn als punt waar tickets kunnen worden aangeschaft
	De vervoerder is verantwoordelijk voor plaatsing en exploitatie van deze verkooppunten en zorgt ervoor dat reizigers op een eenvoudige, laagdrempelige manier bovenstaande handelingen kunnen verrichten	Akkoord
	Het gebruik van de automaten/verkooppunten zal worden gemonitord en op basis hiervan wordt bepaald of een automaat/verkooppunt gehandhaafd blijft	Akkoord, mits de aanschaf van een vervoersbewijs altijd bereikbaar, betaalbaar en toegankelijk is voor alle potentiële reizigers
3.11 Financiën	De geformuleerde uitgangspunten kunnen leiden tot hogere (exploitatie)kosten van de regionale treindiensten	Hiervoor is geen dekking aangegeven. Advies: Eventuele meerkosten worden NIET bij de reiziger neergelegd

4. Planning vervolg

Paragraaf	Onderdeel/omschrijving	Reacties ROCOV's
	Valleilijn	Om de aantrekkelijkheid van de valleilijn te vergroten wordt geadviseerd: <ul style="list-style-type: none"> – Uitbreiding naar Arnhem en Utrecht. – 15 minutendienst tussen Amersfoort en Ede/Wageningen

Factsheets

Paragraaf	Onderdeel/omschrijving	Reacties ROCOV's
	Alle factsheets	Deze factsheets geven een helder beeld van de status quo en ontwikkelingen op de regionale treinverbindingen. Bij het materieeltype is het niet altijd duidelijk of het 2- of 3-wagenstellen betreft. Op de kaartjes is o.a. onderscheid gemaakt of een spoorlijn wel of niet geëlektrificeerd is. Op trajecten waarvan maar een deel is geëlektrificeerd rijden echter dieseltreinen