

Convenant infrastructuur OV

Reactienota voorgestelde wijzigingen (versie 10 februari 2025)

Wij, gemeentes in Overijssel en de provincie Overijssel, hebben als wegbeheerders en concessieverlener maart 2021 een convenant gesloten waarmee geborgd wordt dat openbaar vervoer zo goed als mogelijk van de weginfrastructuur gebruik kan maken. In het convenant staat beschreven wat wij verstaan onder “zo goed als mogelijk”.

Onderdeel van het convenant is dat na twee jaar de werking van het convenant geëvalueerd wordt en indien nodig het convenant op punten aangepast. Het initiatief voor aanpassing ligt, net als bij de totstandkoming van het convenant, bij de concessiebeheerders openbaar vervoer van de provincie Overijssel. In het najaar is het convenant vanuit dat doel ambtelijk besproken met afvaardigingen van alle wegbeheerders en de openbaar vervoerbedrijven Arriva en EBS. Ook hebben wij het ROCOV Overijssel om advies gevraagd.

In deze reactienota staan (1) alle voorgestelde wijzigingen¹, (2) de gemaakte opmerkingen door wegbeheerders, vervoerbedrijven en het ROCOV Overijssel bij zowel de bestaande als gewijzigde of toegevoegde artikelen, (3) de reactie vanuit de concessiebeheerders op de opmerkingen en (4) eventuele aanpassingen aan het convenant.

Inhoudsopgave

1. Artikel 1.1.e	2
2. Artikel 1.2	2
3. Artikel 1.7 (nieuw toegevoegd)	3
4. Artikel 1.8 (nieuw toegevoegd)	4
5. Artikel 1.9 (nieuw toegevoegd)	4
6. Artikel 1.10 (nieuw toegevoegd)	5
7. Artikel 1.11 (nieuw toegevoegd)	5
8. Artikel 2.3	6
9. Artikel 3	7

¹ Kleine tekstuele wijzigingen, actualisatie van datums en namen (zoals concessies) zijn geen onderdeel van de reactienota.

1. Artikel 1.1.e

Bestaand artikel:

“Technische voorzieningen (bijvoorbeeld maar niet uitsluitend iVRI's, VETAG en KAR) voor de uitwisseling van data tussen Wegbeheerder, de rijdende bussen van de Vervoerder en Centrales van Wegbeheerder, Vervoerder of derden.”

Opmerking:

VETAG wordt nergens meer toegepast. Als er al een vergelijkbaar systeem gebruikt wordt is dit VECOM. Dit zijn systemen welke met fysieke lussen werken. VETAG niet meer benoemen, enkel iVRI en KAR.

Reactie:

VETAG/VECOM is in de concessie IJssel-Vecht voorgeschreven, omdat deze systemen nog in gebruik zijn. Voor wegbeheerders zonder VETAG-systeem is het niet hinderlijk dat deze nog benoemd wordt, dus laten we dit staan.

2. Artikel 1.2

Bestaand artikel:

“Indien infrastructuur voor het Openbaar Vervoer gedurende enige tijd of permanent niet beschikbaar is voor het Openbaar Vervoer, vindt overleg plaats tussen Wegbeheerder, Concessiehouder en indien gewenst de Concessieverlener met als doel het zoeken naar een gezamenlijke oplossing.

- a. Het uitgangspunt van deze oplossing is dat zoveel mogelijk reizigers met zo weinig mogelijk vertraging en discomfort gebruik kunnen maken van het Openbaar Vervoer.
- b. Naast het reizigersbelang betrekken Partijen ook de kosten van de (maatwerk)oplossing in de vorm van (tijdelijke) voorzieningen, omrijdkosten en inkomstenderving of opbrengsten voor de Concessiehouder in hun afweging. Aspecten als verkeersveiligheid en doorstroming in relatie tot de oorzaak van het (tijdelijk) niet beschikbaar zijn worden in de afweging meegewogen.”

Opmerking:

Hierin moet rekening worden gehouden met alle belanghebbenden. Dit is breder dan alleen de reizigers van het OV. Om bewoners tegemoet te komen kan het zijn dat we kiezen voor meerdere fases. Dit kan extra vertraging voor het OV opleveren.

Reactie:

Dat onderschrijven wij. Dit is geborgd in zowel artikel 1.2.a als het nieuwe lid 1.7. Wij zien geen aanleiding om het bestaande artikel te wijzigen.

3. Artikel 1.7 (nieuw toegevoegd)

Voorgesteld aanvullend artikel:

“Bij realisatie of aanpassing van Wegen waar de Lijnen van Vervoerders rijden, zoals bedoeld onder lid 1, zorgt de Wegbeheerder ervoor dat er geen negatieve gevolgen zijn voor het comfort van reizigers, buschauffeurs en omwonenden (conform CROW-kennismodule Busvriendelijk Wegontwerp). De Wegbeheerder kan daarvan afwijken als het busvriendelijk wegontwerp tegenstrijdig is aan andere, en naar mening van Wegbeheerder zwaarwegender belangen. Wegbeheerder dient deze afweging tijdig met Concessieverlener en Concessiehouder af te stemmen.

Voetnoot: In de kennismodule Busvriendelijk Wegontwerp zijn kennis vanuit meerdere publicaties en praktijkvoorbeelden samengebracht. CROW gaat mogelijk bezig met een nieuwe richtlijn/publicatie ten aanzien van busvriendelijk wegontwerp. De verwachting is dat deze onderdeel wordt van de kennismodule.”

Opmerkingen:

Mogelijk zijn de CROW-kennismodule ‘Busvriendelijk Wegontwerp’ op onderdelen tegenstrijdig met het Handboek Ontwerpcriteria Verkeersveiligheid Overijssel. Wens om toe te voegen aan het artikel dat bij tegenstrijdigheden het genoemde handboek leidend is.

Het belang van o.a. verkeersveiligheid is goed geborgd in ditzelfde artikel. Die tweede zin ‘De wegbeheerder kan daarvan afwijken ... zwaarwegender belangen.’ moet dan ook in het convenant blijven staan in het kader van een goede belangenafweging.

Reactie:

Wij sluiten niet uit dat verschillende belangen, al dan niet concreet gemaakt in documenten, strijdig kunnen zijn. Op dat moment moet een belangenafweging plaatsvinden. Dat is wat in het artikel verwoord staat. Wij zien geen aanleiding om het voorgestelde aanvullende artikel te wijzigen.

4. Artikel 1.8 (nieuw toegevoegd)

Voorgesteld aanvullend artikel

“Wegbeheerder beheert en onderhoudt de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer zoals bedoeld onder lid 1 op een niveau dat Vervoerders geen schade ondervinden als gevolg van de staat van de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer.”

Opmerking:

Geldt dit alleen voor materiele schade of ook voor financiële schade? Door calamiteiten of garantiewerk kan het zijn dat het OV hinder ondervindt.

Reactie:

Hier bedoelen wij materiele schade. Het voorkomen van en omgaan met financiële schade als gevolg van bijvoorbeeld omleidingen is onderdeel van artikel 2.3.

Gevolg voor het convenant:

Wij specificeren het woord schade:

“Wegbeheerder beheert en onderhoudt de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer, zoals bedoeld onder lid 1, op een niveau dat Vervoerders geen **materiële** schade ondervinden als gevolg van de staat van de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer.”

5. Artikel 1.9 (nieuw toegevoegd)

Voorgesteld aanvullend artikel

“Wegbeheerder beheert en onderhoudt technische voorzieningen, zoals bedoeld onder lid 1, sub e, op een niveau dat Vervoerders geen hinder ondervinden als gevolg van het onvoldoende functioneren van deze technische voorzieningen. Voor iVRI's gelden de landelijke standaarden
Voetnoot: <https://kennisplatformcrow.nl/landelijke-mobiliteitsstandaarden/landelijke-ivri-standaarden>”

Opmerkingen: geen

6. Artikel 1.10 (nieuw toegevoegd)

Voorgesteld aanvullend artikel

“Wegbeheerder is verantwoordelijk voor juiste informatievoorziening via de KAR GeoTool, conform Concessiebijlage m.b.t. gebruik Korte Afstand Radio

Voetnoot: https://dova.nu/sites/default/files/concessiebijlage_kar_1.20_0.pdf”

Opmerkingen: geen

7. Artikel 1.11 (nieuw toegevoegd)

Voorgesteld aanvullend artikel

“Het gebruik van iVRI's voor OV-prioritering in plaats van KAR is toegestaan zodra de in 2024 en verder lopende validatieprojecten van OV-prioritering bij iVRI's laten zien dat het percentage “OV-passages per iVRI waarbij informatieketen correct werkt” (iVRI geeft granted SSM bericht) meer dan 98% is.”

Opmerking 1:

Voor de toekomstvastheid van deze bepaling, is de suggestie om de formulering te generaliseren.

Opmerking 2:

Zijn de genoemde lopende validatieprojecten landelijke of provinciale projecten? Voorlopig blijven beide systemen naast elkaar werken. Want tot nu toe is denk ik het aantal iVRI's nog beperkt. Maar tot wanneer blijft deze situatie zo?

Reactie 1 en 2:

De genoemde validatieprojecten vinden op meerdere plekken in het land plaats. In de provincie Overijssel gaat er een validatieproject uitgevoerd worden in 2025 in de Stedendriehoek, waaronder in Deventer. Gezien het grote aantal VRI's waar OV-prioritering in elk geval nog alleen met KAR mogelijk is, zullen in Overijssel beide systemen moeten blijven functioneren.

Wat bedoeld is met dit toegevoegd artikel, is dat op een kruising met een iVRI OV-prioritering enkel via SRM-berichten mag plaatsvinden, zodra bewezen is (en daartoe is besloten) dat dit voldoende betrouwbaar werkt én beter werkt dan KAR.

Gevolg voor het convenant:

De tekst van het voorgestelde aanvullende artikel passen wij daarom als volgt aan:

“Het gebruik van iVRI's en SRM-berichten voor OV-prioritering in plaats van KAR bij enige (i)VRI is toegestaan zodra testprojecten in Nederland laten zien dat OV-prioritering op deze wijze voldoende betrouwbaar werkt en voldoende meerwaarde oplevert ten opzichte van OV-prioritering via KAR. Dit wordt vastgesteld in de Bestuurlijke Overleggen Mobiliteit van Twente en West-Overijssel. Deze systematiek geldt ook voor de introductie van elk opvolgend OV-prioriteringssysteem”

Voetnoot: Deze testprojecten vinden op meerdere plekken in Nederland plaats, waaronder vanaf 2025 in Twente en Overijssel.

8. Artikel 2.3

Aangepast artikel (aanpassing vetgedrukt)

Bij commerciële evenementen, projecten of calamiteiten waarbij de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer ~~langer dan 24 uur~~ beperkt wordt dient de Wegbeheerder (als vergunningverlenende partij) bij het verlenen van een vergunning de voorwaarde te stellen aan de organisator dat er afstemming komt over de gevolgen voor het Openbaar Vervoer met de Vervoerder(s). Eventuele meerkosten voor een maatwerkoplossing of kosten voor opschaling van aanbod van Openbaar Vervoer dient de organisator met de Concessieverlener en de Vervoerder af te stemmen.

Opmerking 1:

De tekst “Langer dan 24 uur” laten staan, omdat dit voor een deel van de evenementen kostenopdrijvend is en niet door de evenementenorganisatie gedragen kan worden.

Reactie 1:

Door de tekst “langer dan 24 uur” uit het artikel weg te laten, zal voor alle evenementen en projecten afstemming plaatsvinden zoals beschreven in het artikel. Het belang van deze afstemming wordt door partijen onderschreven en sluit aan op de dagelijkse praktijk. Meerkosten zijn alleen van toepassing als dit met elkaar overeengekomen wordt. Wie de kosten ervan draagt, wordt door het artikel niet bepaald; dit wordt in dezelfde in het artikel benoemde afstemming bepaald.

De verwijdering van de tekst “langer dan 24 uur” blijft daarom in stand.

Opmerking 2:

Voor evenementen en projecten is dit artikel werkbaar, omdat deze vooruit gepland worden. Calamiteiten worden niet gepland; daar moet direct naar gehandeld worden.

Reactie:

Akkoord.

Gevolg voor het convenant:

In artikel 2.3 schrappen wij het deel ‘calamiteiten’ en wij voegen het volgende artikel 2.4 toe:

“Bij calamiteiten waarbij de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer beperkt wordt, dient de Wegbeheerder de Vervoerder(s) zo spoedig mogelijk in kennis te brengen van deze calamiteit en de verwachte duur van beperking van de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer.”

9. Artikel 3

In dit artikel staan de “Verantwoordelijkheden en taken met betrekking tot communicatie en informatie omtrent infrastructuur voor openbaar vervoer” beschreven

Opmerking:

Zaken als het vervallen van haltes, het aanpassen van de snelheid (van 50 km naar 30 km per uur), het wijzigen van de voorrang voor bussen op kruisingen en het wijzigen van de routes van buslijnen zijn zaken waarover het ROCOV Overijssel advies uitbrengt aan de vervoerder en uw college.

Het is belangrijk dat het ROCOV Overijssel tijdig – en niet aan het einde van de rit – kan adviseren over het vervallen van haltes, het aanleggen van nieuwe haltes, het wijzigen van bus routes of het vervallen van voorrang voor bussen, ten faveure van de doorstroom van auto's.

Aansluitend bij artikel 3, lid 2 van het concept convenant zou het ROCOV Overijssel om die reden tijdig over uit te voeren wegwerkzaamheden, omleidingen door evenementen en beschikbaarheid van infrastructuur op de hoogte willen zijn. Dit kan bijvoorbeeld doordat het ROCOV Overijssel ook aanwezig is bij het periodiek overleg tussen de provincie Overijssel en de gemeenten in Overijssel met één of twee personen. Dan is het ROCOV Overijssel tijdig op de hoogte. In Gelderland neemt het ROCOV Gelderland ook deel aan zo'n overleg.

Reactie:

Het belang van uw oproep erkennen wij en kunnen wij plaatsen.

Dit convenant wordt ondertekend door de wegbeheerders en de concessieverlener. De wegbeheerders die dit convenant ondertekenen hebben de verantwoordelijkheid om de vervoerbedrijven tijdig te informeren en om gezamenlijk tijdig tot een oplossing te komen. Een stap in het proces naar deze oplossing, is dat vervoerbedrijven de situatie, hun voorstel en afwegingen daarbij aan het ROCOV Overijssel ter advisering voorleggen.

Aanvullend zullen wij het ROCOV Overijssel agendalid maken van het in artikel 3.1.a genoemde periodieke overleg, zodat het ROCOV Overijssel op de hoogte is wat er aan

ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur aankomt. Het is ons inziens niet noodzakelijk dat een vertegenwoordiging van ROCOV Overijssel deelneemt aan de overleggen, omdat ROCOV Overijssel in veel van de onderwerpen geen formele verantwoordelijkheid heeft. Datzelfde geldt ook voor overleggen over andere OV-gerelateerde onderwerpen. Het bijwonen van dergelijke overleggen kan helpen bij de advisering, maar ROCOV Overijssel is geen deelnemende partij.