

Retouradres : Postbus 78, 2600 ME Delft

Gemeenteraad

VERZONDEN 25 OKT. 2017

Datum
24-10-2017
Ons kenmerk
3144789
Uw brief van

Onderwerp
Definitieve brief aan MRDH over de nieuwe OV-concessie

Uw kenmerk

Bijlage
1

Geachte leden van de raad,

In de commissie van Ruimte en Verkeer van 10 oktober jl. is de brief besproken over de nieuwe OV-concessie die het college aan de directie van de MRDH zal sturen. Ter vergadering zijn een aantal tekstvoorstellen besproken en vastgesteld waarop de brief moest worden aangepast. Deze aanpassingen zijn inmiddels in de brief verwerkt en hierbij sturen wij u ter kennisname de definitieve versie toe.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Delft,



, burgemeester

A.H. Hekker i.b.



, secretaris

drs. T.W. Andriessen i.s.



bezoekadres:
Stationsplein 1
2611 BV Delft
IBAN NL21 BNGH 0285 0017 87
t.n.v. gemeente Delft

Behandeld door
Patrick van der Graaff
pvdgraaff@delft.nl
Internet www.delft.nl
Telefoon 14015

Retouradres : Postbus 78, 2600 ME Delft

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Directeur openbaar vervoer
Mevrouw C. Mourik
Postbus 66
2501 CB DEN HAAG

VERZONDEN 25 OKT. 2017

Datum	Onderwerp
24-10-2017	Aanvullingen Delft aanbesteding concessie Haaglanden Streek
Ons kenmerk	
3123605	
Uw brief van	
15-06-2017	
Uw kenmerk	
36628	
Bijlage	
1	

Geachte mevrouw Mourik,

In uw brief van 15 juni 2017 heeft u ambtelijk gevraagd om gegevens van onze gemeente aan te leveren, zodat alle geïnteresseerde vervoerders over hetzelfde kennisniveau beschikkingen om een goede aanbieding voor de concessie Haaglanden streek (2019 - 2030) te kunnen doen. Naast demografische ontwikkelingen is informatie aangeleverd over bestaande infrastructuur, zoals busbanen en locaties met hoogtebeperkingen.

Aanvullingen

Er zijn op dit moment echter ook enkele zaken die nog onduidelijkheden geven en die van invloed kunnen zijn op de lijnvoering en het uiteindelijke vervoersaanbod. Met deze brief willen we u meer duidelijkheid geven welke richting de gemeente Delft het busvervoer wenst in te vullen. De aanvullingen hebben betrekking op (het gebruik van) het busstation, de ontsluiting richting de Binnenstad en Delft Oost.

Busstation

Het busstation bestaat uit 5 instaphaltes + 1 uitstaphalte en 4 "vaste" bufferplekken. Tijdelijk zijn er aan de zijde van bouwveld 2 nog twee tijdelijke bufferplekken ingericht. Deze vervallen met de nieuwe concessie in 2019 conform de bestuurlijke overeenkomst uit 2013.

De huidige situatie wordt door de MRDH, Connexxion en gemeente als prima ervaren. Er zijn ook geen klachten vanuit de inwoners bekend over het busstation. In de bestuurlijke overeenkomst tussen Delft en MRDH uit 2013 is afgesproken dat het busstation 4 bufferplekken behoudt.

Concreet zien wij het busstation daarom als volgt functioneren in de nieuwe concessie Haaglanden streek:

- 5 instaphaltes, 1 uitstaphalte en 4 "vaste" bufferplekken.
- R-net bussen hebben geen aparte halte zodat het busstation zo optimaal mogelijk gebruikt kan worden.
- Op de bufferplekken is het mogelijk om laadvoorzieningen voor elektrische bussen aan te leggen.

- Bussen met verbrandingsmotoren draaien niet stationair met hun motor tijdens het bufferen (o.a. terrassen aan Stationsplein).
- Om de ruimtelijke kwaliteit van het Stationsplein en de omgeving te waarborgen bufferen de bussen niet voor Veld 2 (terras Studenthotel), het park en (het terras) van het oude stationsgebouw.
- Lange afstand lijnbussen (o.a. Flixbus) halteren op het busstation. Het aantal stops per dag zal de komende jaren beperkt blijven tot het huidige aantal van 4 tot 10 stops per dag. Deze zijn voornamelijk in de dalperioden. Dit past naar verwachting binnen de restcapaciteit op het busstation. Zowel de OV-baan op de Westvest als het busstation zijn alleen toegankelijk voor lijndiensten. Flixbus heeft een vergunning als lijndienst. Wij realiseren ons dat halteren van lange afstandbussen niet ten koste mag gaan van een punctuele dienstuitvoering van de Haaglanden streekbussen.
- Als de groei van de lange afstandsbussen toeneemt waardoor de dienstuitvoering van de concessie Haaglanden streek in gevaar komt, blijft Delft Zuid als in/uitstapplaats voor deze bussen beschikbaar. Hierover wordt met Flixbus, de concessiehouder en MRDH procesafspraken gemaakt.
- Bij geplande (grootschalige) werkzaamheden aan het spoor (trein en/of tram) maken wij afspraken conform de Kadernota OV met vervoerders en de MRDH om rail vervangend busvervoer toe te staan op het busstation. Dit is vanuit reizigersgemak logisch. De ervaring in de huidige situatie leert dat het nu vaak goed gaat. Het maken van de afspraken wordt opgepakt nadat bekend is hoe de nieuwe vervoerder de dienstuitvoering bij station Delft invult (capaciteitsruimte is dan bekend). Bij de afspraken ligt het primaire belang bij een punctuele dienstuitvoering van de Haaglanden streekbussen. En wordt het functioneren van het busstation bij railvervangend vervoer geëvalueerd.
- NS-bussen en HTM-bussen voor het vervangend trein/tramvervoer halteren bij incidenten op de informele plekken in de Coenderstraat. Hierover zijn met NS en HTM afspraken gemaakt. Hiermee wordt voorkomen dat de dienstuitvoering van de Haaglanden streekbussen vertragingen oploopt door ongepland gebruik.
- De Delftse knoop blijft in stand (stadslijnen komen gelijktijdig aan en vertrekken voor een korte overstap) om het gemak en comfort voor de busreiziger binnen Delft zo optimaal mogelijk te laten zijn.
- Vanuit reizigersgemak wordt het busstation niet dynamisch gemaakt en blijft de uitstaphalte bestaan. De uitstaphalte wordt gebruikt voor lijnbussen voor het lange afstandsvervoer en busvervoer bij geplande werkzaamheden.
- Delft staat open voor het toepassen van innovatieve ideeën op het busstation zoals draadloos internet (wifi) en oplaadpunten voor reizigers bij de bushaltes.

Chauffeursruimte

Als er bufferplekken aanwezig zijn op het Stationsplein, is het een logische keuze om ook een chauffeursruimte nabij de buffer in te richten. Vanuit ruimtelijk oogpunt is een "portocabin" in de eindsituatie niet gewenst. De definitieve chauffeursruimte is dus alleen inpandig te realiseren.

De beste locatie die op korte termijn is te realiseren, is in het oude stationsgebouw. De gemeente is in overleg met de ontwikkelaar en de vervoerders om in oktober 2017 tot overeenstemming te komen. In de uitvraag van de concessie wordt in dat geval opgenomen dat de nieuwe concessiehouder in hun aanbieding rekening houdt met het verplicht gebruik maken van de chauffeursruimte. Tot de definitieve locatie wordt opgeleverd blijft de tijdelijke chauffeursruimte beschikbaar. Bij oplevering van de definitieve chauffeursruimte wordt de tijdelijke locatie direct verwijderd.

Binnenstad

Vanuit de belanghebbenden in de binnenstad is er breed draagvlak voor het vervangen van grote bussen door kleiner materieel. Dit draagvlak wordt ondersteund door het beperkt aantal in- en uitstappers en de beperkte ruimte in de binnenstad. Geen OV in de binnenstad is in onze ogen niet aan de orde. De loopafstanden naar het centrale en noordelijk deel van de binnenstad nemen dan fors toe tot 500 meter of meer (bijlage 1). De loopafstanden naar onder andere de winkels zijn (te) lang voor mensen die slecht ter been zijn.

In de concessie Haaglanden streek zien wij dan ook graag terugkomen dat de binnenstad ontsloten blijft met openbaar vervoer. Delft heeft hierbij een sterke voorkeur voor een duurzaam, kleinschalig en innovatief OV-concept in de binnenstad. De huidige route via de Binnenwatersloot - Oude Langendijk - Koepoortbrug lijkt in onze ogen het meest voor de hand te liggen, maar ontsluiting naar of via andere wegen in de binnenstad is naar behoefte ook mogelijk.

Delft Oost

In het PVE Busconcessies is de lijn station Delft - IKEA/Biesland niet als vaste verbinding aangemerkt. Daardoor is de vervoerder niet verplicht om het oostelijk deel van Delft te bedienen.

In het PVE Busconcessies is wel de route Delft station - Nootdorp opgenomen, maar de vervoerder heeft de vrijheid om een andere route te kiezen. De snelste route naar Nootdorp is via de Phoenixstraat (lijn 1 en 19) en niet via de Van Miereveltlaan (huidige route lijn 60). In theorie kunnen in de nieuwe concessie alle wijken ten oosten van de binnenstad het openbaar vervoer dus kwijt raken.

Wij vragen met klem om in de aanbestedingsdocumenten van de concessie Haaglanden streek op te nemen dat ook de oostelijke delen van de stad (Biesland, Bomenwijk, Delftse Poort/IKEA) in de nieuwe busconcessie bediend blijven.

Datum
24-10-2017

Tot slot

Wij verwachten met deze brief u op duidelijkheid te geven voor de concessie Haaglanden streek 2019 - 2030.

Heeft u nog vragen over deze toelichting?. Dan kunt u contact opnemen met Patrick van der Graaff per e-mail naar pvdgraaff@delft.nl of op telefoonnummer 06-465 83 442.

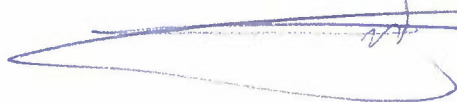
Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Delft,



, burgemeester

A.H. Hekker I.b.

, secretaris



drs. T.W. Andriessen I.s.

Datum
24-10-2017

Bijlage 1: invloedsgebied bus en tram rondom centrum zonder lijn 61S

