

Stuurgroep Aanbesteding Concessie Zuid-Holland Noord

[REDACTED]
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Datum: 8 november 2019

Kenmerk: UIT 19-18841

Telefoon: [REDACTED]

E-mail: [REDACTED]@hollandrijnland.nl

Onderwerp: Reactie Holland Rijnland op concept beleidskader concessie Zuid-Holland Noord

Geachte leden van de stuurgroep,

Op 26 september 2019 is het concept beleidskader concessie Zuid-Holland Noord vrijgegeven voor consultatie. Holland Rijnland maakt samen met de regio Midden-Holland gebruik van de mogelijkheid hierop te reageren. Met Midden Holland delen we het belang van inclusiviteit, verduurzaming van het OV, benodigd extra budget gegeven groei in onze regio's, de nabijheid van haltes en het belang van goede verbindingen met aangrenzende concessiegebieden.

Deze reactie is opgesteld namens de 13 gemeenten die deel uitmaken van Holland Rijnland. Gezien de nuanceverschillen tussen de benadering van de diverse onderwerpen door beide regio's, is er voor gekozen alsnog twee reacties in te dienen. Wij ondersteunen de reactie van Midden-Holland echter van harte.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor het concept dat nu ter consultatie is aangeboden en het tot op heden doorlopen traject. Gemeenten hebben daarin zowel ambtelijk als bestuurlijk op meerdere momenten de gelegenheid gekregen hun input te leveren. Ook de gemeenteraden zijn hier een aantal malen toe in de gelegenheid gesteld.

Desalniettemin stellen wij namens onze gemeenten een aantal aanvullingen en wijzigingen op het voorliggende concept voor.

Inclusieve samenleving

Wij juichen het toe dat u in het concept beleidskader de inclusieve samenleving als speerpunt heeft opgenomen. Wij delen uw mening dat iedereen, met of zonder beperking, volwaardig moet kunnen deelnemen aan de maatschappij. Daarnaast zien we dat ouderen steeds langer thuis blijven wonen en vanuit hun woning ook langer willen deelnemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten. In het





beleidskader wordt van de vervoerder verwacht dat er voor de reiziger die (te) ver van een halte af woont, deur-halte vervoer wordt ingezet. Wij stellen voor hiervoor de Regiotaxi Holland Rijnland in te zetten. Deze voorziening die reeds jaren in de regio personen met een Wmo-indicatie vervoert, kent tevens een OV-component. Momenteel subsidieert u die OV-component en heeft u aangekondigd hier voornamelijk 2 jaar na aanvang van de nieuwe concessieperiode mee door te gaan. Het inzetten van deze voorziening i.p.v. een nieuwe voorziening maakt het voor de reiziger overzichtelijker. Verder wordt op die manier de regie niet bij derden gelegd. Indien u hiertoe besluit, pleiten wij ervoor om het door de reiziger te betalen OV-tarief in de Regiotaxi te verlagen. Toegankelijk betekent immers niet alleen fysieke en mentale, maar ook financiële toegankelijkheid. De prijs die OV-reizigers momenteel per zone betalen is erg hoog. Bij de door u aangekondigde evaluatie zal dan tevens de voortzetting van dit systeem van het deur-haltevervoer moeten worden betrokken met als afweging de voor- en nadelen van het alsnog inzetten van een nieuwe voorziening voor deze reizigers.

Naast het behoud van de OV-component in de Regiotaxi dringen wij er op aan om binnen de concessie ruimte te houden voor lokale kleinschalige vervoervoorzieningen zoals een dorpsbus of boodschappenbus. Ook deze voorzieningen zullen de oudere en mogelijk minder goed ter been zijnde inwoner mobiel houden.

Ontsluitings- en dekkingseisen en halteafstanden

Verschillende gemeenten in de regio Holland Rijnland hebben aangegeven de zogenaamde dekkingseisen en ontsluitingseisen die gelden voor het openbaar vervoer een belangrijk punt te vinden. Bij de vervoerder wordt door de nu gestelde ontsluitingseisen en het vereiste minimum aantal bussen per dag, een grote mate van vrijheid gelegd ter invulling van het minimumniveau in kleine kernen. Aan te bieden in de kernen van de gemeenten. Deze dekkingseisen en ontsluitingseisen verschillen in belangrijke mate tussen de verschillende kernen in Zuid-Holland Noord, ook tussen gemeenten met onderling vergelijkbare aantallen inwoners. Vanwege het ontbreken van dekkingseisen kunnen gebieden verstoken blijven van regulier OV. Een vervoerder voldoet al aan de dekkingseisen als een halte op een bepaalde route op 800 meter hemelsbreed van het centrum of wijk ligt. In gevallen waar de afstand naar de halte groter is, moet hiervoor deur-haltevervoer in de plaats komen. Betere dekkingseisen kunnen deze verschraving voorkomen. Wij pleiten ervoor om voor het gehele concessiegebied dezelfde dekkingseisen en ontsluitingseisen te laten gelden. Indien u de door u voorgestane tweedeling handhaaft, verzoeken wij om een duidelijke onderbouwing hiervoor.

U verwacht van de vervoerder dat hij frequent overleg heeft met wegbeheerder(s) en de provincie proactief informeert over eventuele knelpunten. Bij geconstateerde knelpunten kan de vervoerder in uitzonderlijke gevallen een tijdelijke ontheffing aanvragen bij de provincie indien hij niet kan voldoen aan de ontsluitings- of dekkingseisen. Wij verzoeken u voorafgaand aan de besluitvorming over het al dan niet verlenen van de ontheffing voor het bedienen van een straat of gebied, de betrokken gemeente te consulteren.





Om naleving van eisen met betrekking tot afstanden (waaronder ontsluitings- en dekkingseisen) beter te kunnen controleren, bent u voornemens in de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord hemelsbrede afstanden (cirkels rond haltes en stations) in plaats van loopafstanden te hanteren. Uw redentatie hierbij is dat een looproute kan kronkelen waardoor de afstand lastiger te meten is. Wij zijn van mening dat bij hemelsbrede afstanden sprake kan zijn van verslechtering voor de reiziger aangezien de afstand tot de halte langer kan worden doordat er sprake is van obstakels in de vorm (vaar)wegen. Wij verzoeken u dan ook de huidige situatie te handhaven.

Duurzaamheid

De provincie Zuid-Holland heeft zich gecommitteerd aan het landelijk bestuursakkoord "Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus". Daarnaast zullen de bepalingen uit de Clean Vehicle Directive van de Europese Commissie naar verwachting in 2021 in de Nederlandse wet komen te staan. Dit houdt in dat het materieel uiterlijk in 2030 volledig ZE moet zijn. Gezien de hoge ambitie voor duurzaam vervoer in de regio Holland Rijnland, geven wij de voorkeur aan een snellere inzet van een totaal ZE wagenpark in deze concessie. Wij missen in het beleidskader dan ook een doelstelling/eis die inschrijvers prikkelt tot het nadenken over en inzetten op een duurzaam vervoerconcept.

Hierbij speelt ook mee dat de gemeente Leiden een aantal duurzaamheidsambities heeft waarbij zij onder meer werkt aan de ontwikkeling van de OV knoop Leiden centraal met een emissie loze busterminal en uitvoering van het convenant zero emissie stadslogistiek. Beide kunnen van invloed zijn op de inzet van het busvervoer in een groot deel van de regio. Het heeft onze voorkeur om ZE materieel bij voorkeur in eerste instantie in te zetten in dicht stedelijk gebied zoals Leiden, Alphen aan den Rijn en Katwijk. Uiteraard zien wij ook graag een spoedige inzet van dit materieel in meer landelijk gebied, dus voor onze gehele regio.

Naast de inzet van ZE materieel bevordert de hoger frequente inzet van bussen ook het duurzame vervoer. Immers een bus met meerdere passagiers geeft minder uitstoot dan wanneer deze mensen kiezen voor (individueel) gebruik van de auto. Wanneer sprake is van hoog frequent, snel, comfortabel en betaalbaar OV zal dit het gebruik hiervan stimuleren en bijdragen aan een meer duurzame mobiliteit.

De inzet van duurzaam materieel mag niet ten koste gaan van het voorzieningenniveau. Wij zijn van mening dat een langere concessieduur, van bijvoorbeeld 15 jaar, in plaats van de door u voorgestelde 8 (+2) jaar, zal leiden tot een voor een vervoerder interessanter contract. Dit vertaalt zich mogelijk in een aanbod van een groter aantal dienstregeling uren met aanvullende voorzieningen. Wij geven u in overweging om de meningen van de vervoerders hierover te peilen tijdens de door u aangekondigde marktconsultatie. Graag vernemen wij hier de resultaten van.

Budget concessie

U heeft aangegeven dat het budget voor de nieuwe concessie nagenoeg gelijk blijft aan dat voor de lopende concessie. Er zal alleen sprake zijn van toepassen van standaard indexering. Wij zijn van mening dat dit, gezien de opgaven voor woningbouw en bedrijven in onze regio evenals de te verwachten bevolkingsgroei





onvoldoende is. De toekomstverwachting is onder andere dat door economische ontwikkeling, bevolkingsgroei en vergrijzing de vraag naar OV tot 2040 met 30% tot 40% zal stijgen.

Wij zijn dan ook van mening dat in de nieuwe concessieperiode rekening gehouden moet worden met deze ontwikkelingen en dat er daarom een substantieel hoger budget voor deze concessie beschikbaar gesteld moet worden. Dit is overigens in lijn met het provinciaal voornemen de "Best bereikbare provincie van Nederland" te zijn. Zonder forse investeringen in OV is het gegeven de verdere verstedelijking van deze regio en de omliggende metropoolregio's op de (middel)lange termijn niet mogelijk om op duurzame wijze in de mobiliteitsbehoefte te kunnen blijven voorzien.

Bijdrage in aanloopkosten bij nieuwe ontwikkelingen

Wij zijn het eens met de stelling dat, in lijn met de verstedelijkingsagenda, de provincie aan gemeenten vraagt om te bouwen op goed bereikbare locaties (bijvoorbeeld bij hoogwaardig OV/R-net).

Meer moeite hebben wij in relatie met het vorige punt met de bepaling dat 'eventuele aanloopkosten om (nieuw) OV te exploiteren in de periode dat het geplande aantal inwoners of arbeidsplaatsen nog niet is bereikt, moet worden verdeeld in samenspraak tussen gemeenten, projectontwikkelaar, provincie en vervoerder.'

Wij zijn met u van mening dat de aanleg van OV voorzieningen binnen een ontwikkeling wordt opgenomen en wordt bekostigd in goed overleg met alle partijen. Echter, de financiële verantwoordelijkheid en risico's voor de exploitatie van het openbaar vervoer liggen bij de provincie en de vervoerder.

Lijnennet, frequenties en bediening

R-net en HOV

Bewezen is dat het strekken van lijnen en het verhogen van de frequentie ervan leidt tot een aantrekkelijker OV product en daarmee een toename van het OV gebruik. Het openbaar vervoer krijgt daarmee een betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Recent bent u gestart met een onderzoek naar huidige en mogelijk nieuwe R-netlijnen. Wij juichen dit van harte toe en verlenen daaraan graag onze medewerking. Het is positief als grote concentraties van wonen en werken met snel en frequent hoogwaardig openbaar vervoer worden verbonden.

Diverse gemeenten hebben wensen ten aanzien van nieuwe R-net lijnen dan wel het doortrekken van bestaande. Het gaat onder andere om de gemeenten Nieuwkoop, Alphen aan den Rijn en Noordwijk.

Bereikbaarheid kernen in relatie tot R-net

Indien op bepaalde corridors R-net of HOV gaat rijden, kan dit een verslechtering betekenen voor de aanliggende wijken en kernen. In dat geval vragen wij u aandacht te besteden aan een vorm van openbaar vervoer om ook deze wijken te ontsluiten. Dit kan onder meer door een minder snelle verbinding door de wijken te realiseren dan wel klein materieel met een feeder-functie naar de haltes van de snelle lijn in te zetten.

Frequentie en tijdvenster

Om te stimuleren dat nieuwe inwoners direct van het R-net gebruik gaan maken, pleiten wij voor een verhoging van de minimum frequentie-eisen voor R-net.





Frequent OV nodigt immers uit tot gebruik hiervan. De eis zou wat ons betreft minimaal 6x per uur op weekdays en op zaterdag moeten worden en op zondag 4x per uur.

Naast de verbinding betekent snel en hoogwaardig OV ook tijdsynchronisatie op de treinverbindingen en op overstappunten. Deze aspecten zouden wat ons betreft nadrukkelijker in het beleidskader een plek moeten krijgen.

Bij synchronisatie van de aankomst en vertrektijden op die van het treinverkeer op de verschillende stations, vinden wij het ook van belang dat reizigers die met de eerste of laatste trein willen reizen eveneens op aansluitend busvervoer kunnen rekenen. Wij pleiten dan ook voor uitbreiding van de dienstregeling tot en met ten minste de laatste treinen van het nationale treinverkeer.

Daarnaast zien wij bij voorkeur voor al het reguliere busvervoer, niet zijnde R-net, het rijtijdenvenster opgehoogd op weekdays van 06.00 uur tot en met 24.00 uur en in het weekeinde 08.00 tot 23.00 uur. Met onder andere flexibele werktijden is de 9-5 economie een nagenoeg achterhaald principe.

Stadsnet Leiden

In het concept-beleidskader missen wij specifieke aandacht voor de stadsnetten. Het Leidse college wil werken aan versterking van drukke buslijnen en daarom stelt zij voor om te streven naar verbetering van kwaliteit en verhoging van de frequenties op de drukke vervoerrelaties met een korte afstand.

Met de huidige stadslijnen kunnen een groot aantal bewoners direct naar het station en de binnenstad komen. Deze hoogwaardige verbindingen willen we graag behouden voor de stad én de regio. De diverse stadslijnen bedienen immers ook de aangrenzende regiogemeenten als Leiderdorp, Voorschoten en Oegstgeest.

De huidige eis dat de vervoerder één maal per uur een bus rijdt tussen 7 uur 's ochtends en 7 uur 's avonds, van maandag tot zaterdag, willen wij meer ambitie geven door een kwartier frequentie voor te schrijven.

HUB's en knooppunten

Tijdens de werksessies met ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeenten en regio's is samen met uw vertegenwoordigers gewerkt aan een eerste aanzet voor een overzicht van HUB's en knopen die bij de aanbesteding worden betrokken. Tot op heden is hier niet verder invulling aan gegeven. Op meer tafels wordt aan dit onderwerp gewerkt, onder andere in het kader van het toekomstbeeld OV. Wij stellen voor om in aanloop naar het Programma van Eisen voor dit onderwerp een gezamenlijke verdiepingsslag uit te voeren. De ontwikkeling van het hoogwaardige OV knooppunt Leiden Centraal en de betekenis hiervan voor Leiden én de regio zal hierbij ook een rol moeten spelen. Bij deze ontwikkeling is de overstapkwaliteit voor busreiziger, fietser, voetganger en treinreiziger essentieel. Het is van groot belang om in het beleidskader een visie op te nemen op de bediening van het belangrijke treinstation voor meer dan 300.000 mensen.

Nachtnet

Het nachtnet is weliswaar opgenomen in het conceptbeleidskader, maar de wens voor en bekostiging van een nachtnet wordt bij de gemeenten gelegd. Dit vinden wij





te gemakkelijk. Bij voorkeur zien wij dat de provincie het economische en sociale belang van een nachtnet onderschrijft en belangrijke regionale verbindingen faciliteert, zonder afbreuk te doen aan het bestaande voorzieningenniveau. Dit alles in het licht van de veranderende economische omstandigheden, waarin mensen hun werk verrichten. Van 09:00 tot 17:00-banen zijn voor een groot gedeelte van de beroepsbevolking verleden tijd en heeft de 24/7-economie zijn intrede gedaan. Een nieuwe concessie moet daar op aansluiten om ook in de nachtelijke uren van of naar het werk te kunnen. Dat zou dan niet alleen voor rekening van de desbetreffende gemeenten hoeven te komen.

Wij stellen voor om als bijlage bij het beleidskader een kaart op te nemen waarop de gewenste corridors voor het nachtnet binnen Holland Rijnland aangegeven staan inclusief de functie daarvan. Hierbij is sprake van twee functionaliteiten te weten nachtnet ten bate van de 24- uurseconomie en één met een functie voor het uitgaanspubliek. Wij verzoeken u om in aanloop naar het Programma van Eisen onderzoek te doen naar de levensvatbaarheid van de diverse gewenste nachtlijnen in het concessiegebied.

Keukenhof

Tijdens de huidige concessie voert Arriva gedurende het seizoen vanaf diverse locaties hoog frequente ritten uit naar de Keukenhof. In het concept beleidskader wordt hier geen aandacht aan besteed. Wij vrezen dat bij invoering van elektrisch vervoer, het voor de vervoerder niet interessant is om dure laadvoorzieningen nabij de Keukenhof te realiseren. Deze voorziening wordt immers slechts 8 tot 10 weken per jaar gebruikt.

Het busvervoer naar de Keukenhof is voor de Duin- en Bollenstreek van groot belang. Indien alle reizigers, bij het ontbreken van busvervoer, van de auto gebruik gaan maken ontstaat er meer dan nu al het geval is een compleet, uiteraard onwenselijk, verkeersinfarct in de regio. De garantie van het Keukenhofvervoer is voor de Duin- en Bollenstreek van groot belang. Wij verzoek dit vervoer dan ook in het beleidskader op te nemen.

Concessiegrensoverschrijdende lijnen

In de grensgebieden van onze regio is er veelvuldig sprake van wensen voor concessiegrens- en provincie(concessie) grens overschrijdende lijnen. Inwoners van onze regio zijn voor verschillende voorzieningen zoals ziekenhuizen aangewezen op de voorzieningen in een aanpalende regio. Ook is er sprake van een intensief woonwerk verkeer naar omliggende regio's. Onder invloed van verhuizingen vanuit Amsterdam naar onze regio neemt dit alleen maar verder toe. Als voorbeeld noemen wij aan de noordzijde van ons gebied de verbinding naar Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Schiphol, het Spaarneziekenhuis, Amsterdam, Haarlem en in het Zuiden naar Den Haag. Wij vragen dan ook nadrukkelijk aandacht voor behoud en bij voorkeur uitbreiding van deze en mogelijk aanvullende concessiegrensoverschrijdende lijnen.

Onderzoeken en ontwikkelingen

In het beleidskader maakt u melding van samenwerking met verschillende partijen zoals Rijkswaterstaat. Het gaat hier bijvoorbeeld om inzet van vluchtstroken t.b.v. de doorstroming van het busvervoer. Wij juichen deze samenwerking toe. Verder is er





sprake van verschillende lopende studies waarvan de resultaten wellicht in het Programma van Eisen een plek krijgen. Graag werkt de regio aan deze onderzoeken mee en worden wij op de hoogte gehouden van de uitkomsten hiervan. Wij denken hierbij aan het recent in gang gezette R-net onderzoek, de provinciale haltevisie en studies met regio's en gemeenten ten behoeve van de doorstroming van het busvervoer.

Daarnaast pleiten wij ervoor om nieuwe ontwikkelingen ook gedurende de concessie nadrukkelijk te blijven volgen en mogelijk te maken. Naast de door u genoemde pilots met zelfrijdende auto's denken wij aan verbeteringen van vervoer via het spoor of, invoering van lightrail en metro aanvullend op het busvervoer in de concessie. Dit versterkt de eveneens door u beoogde ketenmobiliteit en is noodzakelijk voor een blijvend goede bereikbaarheid gegeven de groei in deze regio zoals we eerder al benoemden.

Wijziging tekst beleidskader

In hoofdstuk 2, paragraaf 2 staat als locatie van Esa Estec de gemeente Katwijk vermeld. Deze organisatie is echter gelegen in de gemeente Noordwijk.

Tot slot van onze reactie danken wij u voor de samenwerking gedurende de fase om te komen tot dit concept beleidskader. Wij zien uit naar een even vruchtbare samenwerking in de volgende fase, die voor het opstellen van het Programma van Eisen. Wij pleiten hierbij voor eenzelfde constructie waarbij regio's en provincie gezamenlijk in het proces optrekken.

Hoogachtend,
het Dagelijks Bestuur
Holland Rijnland,
de secretaris-directeur.

de voorzitter



