

Regio Midden-Holland

Postbus 305
2800 AH GOUDA
www.regiomiddenholland.nl

Stuurgroep aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord

[REDACTED]
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Geachte [REDACTED]

De best bereikbare provincie, dat is een van de centrale ambities die opgenomen zijn in het beleidskader aanbesteding openbaar vervoer concessie Zuid-Holland Noord (ZHN). Een ambitie die de regio Midden-Holland van harte onderschrijft. Ook ambities om belangrijke stappen te zetten in het verduurzamen van mobiliteit, stimuleren van gebiedsontwikkeling en het bewust kiezen voor ruimte voor innovatie en doorontwikkelingen onderschrijven wij van harte. De keuze om een ketenconcessie in de markt te zetten steunen wij. Het beleidskader moet daar de juiste handvatten voor bieden. Middels deze reactie gaan wij als 5 samenwerkende gemeenten in Midden-Holland-verband in op de zaken zoals opgenomen in het beleidskader. Het betreft een van de grootste concessies in Nederland en herbergt bovendien een grote diversiteit in gebieden, van zeer stedelijk tot overwegend landelijk en van alles daartussen. Mede daarom is het van belang de beschikbare middelen evenwichtig tussen beide te verdelen en een al te grote concentratie van middelen te voorkomen. Daarom is het belangrijk een balans te vinden tussen primair de bereikbaarheid zo goed mogelijk houden en anderzijds de kwaliteit van vervoer verbeteren en innovatie een plek geven. Allereerst willen we benadrukken dat we de samenwerking met de provincie Zuid-Holland en de buurregio Holland Rijnland waarderen en als zeer constructief ervaren. Dat is voor ons al een van de winstpunten in het tot nu toe doorlopen proces. Wat ons betreft zetten we de samenwerking voort ook na afronding van de beleidsvormende fase. We verwijzen u dan ook graag naar de reactie van Holland Rijnland.

Inclusiviteit

Inclusieve samenleving wordt als speerpunt en ambitie benoemd in het beleidskader en is verwerkt in het doel 'verbeteren kwaliteit openbaar vervoer voor alle groepen (potentiële) reizigers' (pagina 10). Dat brengt onder meer met zich mee dat van de vervoerder wordt verwacht dat hij (samen met gemeenten) aandacht besteedt aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, maar ook dat de vervoerder actief probeert meer mensen met een beperking met het OV te laten reizen (blz. 20). Kortom een inspanningsverplichting voor de vervoerder.

Hoewel we ons terdege bewust zijn van het feit dat er altijd een groep inwoners afhankelijk zal zijn van het doelgroepenvervoer, hechten we grote waarde aan de inclusiviteit van het openbaar vervoer. Wat wij hierbij missen is dat er niet wordt aangegeven wat de concrete output hierbij moet zijn. Niet alle goed georganiseerde randvoorwaarden om het reizen met OV door deze groepen (meer) mogelijk te maken leiden ook daadwerkelijk tot een toename van deze reizigers. Ook bijvoorbeeld marketing kan hierbij een rol spelen.

> *Graag zien wij dat er in het beleidskader wordt aangegeven dat deze inspanningsverplichting in het Programma van Eisen wordt vertaald in een resultaatverplichting waarop gemonitord wordt en (indien nodig) beloofd. We verwachten dat daarmee de vervoerder meer uitgedaagd wordt om (indien nodig met onconventionele maatregelen) hieraan een concrete bijdrage te leveren. Budget voor innovatie en*

ontwikkeling moet daarbij onderdeel van de gunning worden. De vervoerder moet samen met de regio's en provincie kunnen zoeken naar innovatieve oplossingen en moet daar ook echt toe aangezet worden.

Provinciale subsidie inzake CVV (GroeneHartHopper)

Als wij de zin betreffende het verstrekken van de provinciale subsidie voor het CVV in de eerste twee jaar van de nieuwe concessie goed hebben begrepen, zijn de gemeenten in Midden-Holland verzekerd van deze financiële bijdrage aan het CVV in de jaren 2023 en 2024, maar niet langer. Wij vinden die periode te kort. De GroeneHartHopper heeft een rol als aanvullend openbaar vervoer en kan daarmee een bijdrage leveren aan inclusief vervoer. Wij vragen de provincie om een langjarig commitment in de bijdrage in het vervoer. Het behoeft daarmee ook niet één op één gebonden te zijn aan een subsidie voor CVV, deze bijdrage kan ook op andere wijzen vorm krijgen. Te denken valt aan de ruimte om te experimenteren. Het is ons inziens van belang dat er flexibiliteit komt in de nieuwe concessie om samen ook werk te maken van de gesignaleerde mogelijkheden om te optimaliseren tussen de taken van regio en provincie zoals we in een eerdere fase gezamenlijk overeen gekomen zijn. Daar hoort ruimte om te experimenteren, met een bijbehorend budget, wat ons betreft bij.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Het credo 'eerst bewegen dan bouwen' begrijpen en onderschrijven wij. Wij zijn van mening dat dit een gezamenlijke opgave is voor provincie, gemeenten, ontwikkelaars en vervoerders en zouden daar graag over tot nadere afspraken komen. Ons inziens zou dit onderdeel moeten gaan uitmaken van een nadere uitwerking in het PvE.

Lijnnet gehandhaafd voor het eerste half jaar

Om een rustige overgang tussen de huidige en nieuwe vervoerder te bewerkstelligen gaat het beleidskader uit van handhaving van de huidige dienstregeling gedurende een half jaar na start van de concessie.

> De nieuwe dienstregeling gaat altijd in december in. Het is niet aannemelijk en gewenst om al na een half jaar de dienstregeling ingrijpend te wijzigen. Is het niet zinniger te spreken over ten minste 1 jaar in stand houden van dienstregeling? Wijzigingen kunnen dan zoals gebruikelijk in december plaats hebben.

Overleg, communicatie en betrokkenheid bij voorgenomen wijzigingen

We vinden het van belang dat vroegtijdig, en vooral ook helder, gecommuniceerd en afgestemd zal worden als het voornemen bestaat bij aanvang en tijdens de concessieperiode lijnen, haltes en/of tijden te veranderen. Daarom willen wij vooraf zo goed mogelijk betrokken worden bij deze wijzigingen. Ook als wijzigingen nog niet concreet aan de orde zijn maar wel op termijn verwacht worden vinden stellen wij het op prijs om deze in gezamenlijkheid te beschouwen. Wij maken ons zorgen over een mogelijke verschraling van het openbaar vervoeraanbod op bepaalde plaatsen. Wij zien het concessiegebied namelijk niet als een uniform gebied, er zijn stedelijke gebieden met hoge dichtheden en meer landelijke gebieden met lage dichtheden. De vervoerder heeft vanuit zijn verdienmodel de incentive om vooral de lucratieve lijnen te bedienen. Wij als gezamenlijke overheden dienen juist de waarborgen in te bouwen om het publieke belang te garanderen, van onder andere het bereikbaar houden van het landelijk gebied. Dat moeten we niet alleen in de concessievoorwaarden doen, maar ook ten aanzien van het beheerproces daarna gedurende de concessieperiode. Wij hechten er dan ook aan dat de huidige vorm van overleg tussen provincie en regio een structureel karakter krijgt en dat gezamenlijk gekeken wordt of vanuit de mobiliteitsbehoefte van onze inwoners aanpassingen nodig zijn om de mobiliteit te borgen. Ons inziens kan dit aangekaart worden in de Stuurgroep waar nu het gesprek plaats heeft over dit voorliggende beleidskader. Vanaf de vervolgfase van het PvE willen we blijvende duurzame afstemming tussen provincie en regio's vorm gegeven hebben. Deze samenwerking gaat wat ons betreft verder dan hoe dit georganiseerd is in de huidige concessie en betreft gezien de optimalisatie die we beogen tussen de verschillende vervoerssystemen, mede de betrokkenheid van het Sociaal Domein.

Toegankelijkheid en bereikbaarheid haltes

In de nieuwe concessie is het voornemen opgenomen om niet langer met loopafstanden tot haltes te werken maar gebruik te maken van stralen. Reden is dat deze methodiek elders ook gebruikt is en dat het meetbaarder is. Wij zijn van mening dat het toepassen van een ander meetinstrument niet tot gevolg mag hebben dat er ruimere eisen zijn ten aanzien van effectieve afstanden tot haltes. Het toepassen van een nieuwe methodiek mag geen negatieve gevolgen hebben. Het ligt bijvoorbeeld voor de hand om als de loopafstand in eerste instantie bijvoorbeeld 500 meter is een veel kleinere straal toe te passen, bijvoorbeeld 350 meter. Inzet moet zijn dat er zeker geen ruimere afstanden tot haltes toegestaan gaan worden.

Ontsluitingseisen

In het beleidskader zijn minimumeisen opgenomen en deze zijn bedoeld om een minimumniveau van voorzieningen te garanderen en daarmee maatschappelijke deelname en ontplooiing van de bevolking mogelijk te maken. Met de ontsluitingseisen wordt bereikt dat woonkernen (van bepaalde omvang) openbaar vervoer hebben en houden. De provincie handhaaft de huidige ontsluitings- en dekkingseisen in het nieuwe programma van eisen als minimum. Daarbovenop wordt er deur-haltevervoer geëist. De vervoerder kan voor invulling van de ontsluitings- en dekkingseisen kiezen uit (vast of oproepafhankelijk) lijngebonden openbaar vervoer en buurtbussen.

Navraag leert dat met de minimumeisen niet zo zeer lijnen zullen komen te vervallen, maar dat de vervoerder de mogelijkheid heeft de lijn te verschromen (te weinig in- en uitstappers) indien de vervoerder daartoe aanleiding ziet.

Hierin zien wij een risico voor bepaalde doelgroepen, met name in de (wat meer) landelijke gebieden. Dezelfde eisen zouden in de praktijk een achteruitgang (kunnen) betekenen als tot verschroming wordt overgaan omdat de huidige vervoerder thans meer biedt dan het minimumniveau. Overigens gaat dat niet alleen op voor bereikbaarheid van woonkernen maar zeker ook voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Versterken van de bereikbaarheid (met onder andere openbaar vervoer) van bedrijventerreinen zou het uitgangspunt moeten zijn.

Naast bovenstaande wordt er bij de ontsluitingseisen gesproken over een aantal bussen per dag. Wat wij daarbij missen is de 'tijdspanne'; er wordt niet aangegeven hoe deze (bij benadering) verspreid moeten/zullen worden over de dag. Wij snappen dat daarin ook een stuk vrijheid bij de vervoerder wordt neergelegd, maar zien ook het risico dat bepaalde kernen in de avond of weekeinde geen openbaar vervoer hebben of dat er slechts in spijstijden openbaar vervoer beschikbaar is. Is de kostendekkingsgraad in de spijsturen groot genoeg om de minder rendabele / onrendabele uren te dragen?

> Graag in het PvE t.a.v. de ontsluitingseisen niet alleen aangeven wat het aantal bussen per dag zal zijn maar ook wat de verdeling over de dag wordt.

Nachtnet

Nachtnet kan voorzien in een behoefte van bepaalde groepen reizigers. Enerzijds voor recreatieve doelen, bezoek aan uitgaansvoorzieningen, anderzijds voor mensen die 's nachts werken. Wij zijn van mening dat het niet zo kan zijn dat het bereiken van deze doelen ten koste gaat van bereikbaarheid overdag of leidt tot een nog grotere concentratie van vervoersvoorzieningen. Derhalve zijn wij van mening dat nachtnet een mogelijkheid is maar dat hierop niet gegund moet worden en dat zaken rond het ontwikkelen van een nachtnet los gezien worden van dienstverlening en lijnvoering overdag.

Onbekendheid OV taxi

Wij denken dat de OV taxi onvoldoende bekend is bij de reiziger terwijl het voor onze doelgroep een belangrijke voorziening kan zijn om meer met het openbaar vervoer te reizen en (wat) minder met het CVV. Promotie van de OV taxi is volgens ons dan ook een 'must'.

Zero emissie

In het beleidskader wordt gemeld dat alle nieuwe bussen per 2025 uitstootvrij moeten zijn en per 2030 alle bussen.

> Wij willen de situatie vermijden dat tot 2029 met reeds aangeschafte 'oude' diesels doorgereden kan blijven worden om in het laatste jaar (bijvoorbeeld via een leaseconstructie) alsnog aan de verplichting te voldoen. Daarnaast ook vermijden dat de vervoerder het laat aankomen op dat laatste jaar en zich beroept op 'financiële' overmacht. Daarom pleiten wij voor zero emissie vanaf de start van de concessie, of in ieder geval een ingroeimodel waarbij de vervoerder geleidelijk aan gedwongen wordt om zijn wagenpark naar het gewenste doel te laten groeien. Aanvullend kan de eis gesteld worden dat tussentijdse vervangingsinvesteringen altijd zero emissie dienen te zijn vanaf dag 1, zodat dieselbussen niet vervangen worden door dieselbussen.

Financiën

Wij vrezen dat verschraling op de minder lucratieve lijnen op de loer ligt gezien het gelijkblijvende budget dat beschikbaar is voor de concessie in relatie tot te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen en bevolkingsgroei gedurende de concessieduur. Wij adviseren de beschikbare budgetten gelijke tred te laten houden met de toenemende vervoervraag. Het credo de best bereikbare provincie kan enkel een geloofwaardig gevolg krijgen als in de aankomende concessie een groeiend budget beschikbaar komt. Zonder groeiend budget liggen gezamenlijke doelstellingen om mobiliteit te verduurzamen, congestie tegen te gaan en zelfs bereikbaarheid te verbeteren niet binnen bereik. Het behouden van het huidige lijnennet moet daarbij minimaal de inzet zijn.

Het gaat uiteraard niet om het vervoeren van A naar B alleen. De provincie staat een ademende concessie voor met ruimte voor innovatie. Wij trekken graag samen op bij het zoeken naar optimalisatie tussen onze beider vervoersystemen. Daarvoor is het nodig dat er budgetten zijn om samen te innoveren, te experimenteren en door te ontwikkelen.

Afsluitend

In Midden-Holland werken wij met een Regionaal Verkeer- en VervoerPlan (RVVP) waar onze visie op mobiliteit aan ten grondslag ligt.

Eerder hebben we als samenwerkende overheden geconstateerd dat er optimalisaties mogelijk zijn tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, daar wij willen graag een vervolg aan geven. Het is daarnaast noodzakelijk om niet alleen binnen de concessie stappen te zetten. Het concessiegebied ZHN staat uiteraard niet op zich. Wij willen benadrukken dat het van groot belang is om optimale afstemming te zoeken met aangrenzende concessiegebieden, binnen en buiten Zuid-Holland. Daarnaast komen er nieuwe innovatieve ontwikkelingen op ons af zoals Mobility as a Service (MaaS). De reiziger ziet zijn reis van deur tot deur. Wij hechten dan ook groot belang aan een goede aansluiting op en informatievoorziening over de overstap op andere vervoermodaliteiten, zoals auto, fiets en trein. Wij willen de reiziger faciliteren en verleiden om zijn reis op intermodale wijze af te kunnen leggen. Daarbij zien wij mogelijk een rol voor het denken in 'knopen' waar aanvullende voorzieningen op regionaal en lokaal niveau bij elkaar komen. Wij zijn ons daar op aan het voorbereiden door concreet na te denken hoe deze knopen er uit moeten zien en waar deze gelegen zijn. Naar onze mening is ten aanzien van ketenmobiliteit en aansluiting op omliggende gebieden nog winst te boeken.

Namens de regio Midden-Holland,

