

Geachte opstellers en gebruikers van het concept beleidskader aanbesteding OV-concessie ZHN,

Wij hebben met belangstelling zowel de basisdocumentatie als uw concept beleidskader gelezen. In de Kust-, Duin en Bollenstreek (KDB), waar wij wonen, nemen wij waar dat het gebrek aan vlotte verbindingen met de steden het grootste knelpunt in het regionale OV is. Dit drijft hoog opgeleide, in de steden werkende, (veelal jongere) forensen onnodig in de auto en/of noopt hen om uit de streek weg te trekken. Het beperkt de aantrekkelijkheid van de streek als woongebied voor deze werkenden en studenten. Omgekeerd is de streek ook onvoldoende bereikbaar voor stedelingen die daar werken.

Ook op culturele en maatschappelijke gebieden vertonen de omringende steden een sterke aantreking die de vitaliteit van randgebieden zoals de KDB ongunstig beïnvloedt. De Provincie erkent dit probleem en investeert in verbetering van het openbaar vervoer. In het concept beleidskader wordt dit probleem ook erkend, maar blijven potentiële verbeteringen die kunnen ontstaan door een betere inzet van de huidige bus capaciteit vrijwel onbenoemd.

Ondergetekende ir Joseph Evers heeft in opdracht van de gemeente Nieuwkoop een verkennende, computerondersteunde aanpak voor de Rijn en Veenstreek ontwikkeld, die ook elders toepasbaar is. Deze vernieuwende studie is ook gepubliceerd ter gelegenheid van het Nationaal Verkeerskundig Congres, 2019 en is daar positief ontvangen. Zie: <https://www.nationaalverkeerskundecongres.nl/ingediende-papers> De ontwikkelde voorstellen zijn inmiddels door Nieuwkoop ook ingebracht in het kader van de komende concessieverlening. Momenteel is een soortgelijke studie op eigen initiatief ook in uitvoering over de KDB.

Deze wetenschappelijk verantwoorde aanpak doorloopt drie fasen. De eerste fase bestaat uit het afleiden van de hypothetische vraag naar OV, wanneer dit even snel zou functioneren als de onbelemmerd rijdende auto. Uitgaande van het ervaringsfeit dat deze vraag naar OV sterk afneemt met de reistijd, wordt de vraag van forensen en andere klantgroepen afzonderlijk afgeleid en verwerkt. Volgens wordt in fase twee berekend hoe het huidige OV deze hypothetische vraag zou bedienen met de capaciteit zou daarvoor nodig is. Belangrijke indicaties ter verbetering zijn de daaruit berekende gemiddelde reistijden in vergelijking met die van de auto, de vraagintensiteiten op verschillende reisrelaties en de vereiste inzet van bus capaciteit. Dit laatste geeft ook een indicatie voor de kosten van exploitatie. Ook wordt het marktaandeel van het OV ten opzichte van die van de auto berekend. De derde fase bestaat uit het experimenteren met alternatieve configuraties van buslijnen en die te beoordelen in vergelijking met het huidige OV. Die alternatieve kunnen bestaan uit het wijzigen of doen vervallen van huidige buslijnen en het toevoegen van andere. Het analysemodel berekent de consequenties op de genoemde punten. Dit kan gebeuren voor de forensische, persoonlijke en toeristische vervoersvraag afzonderlijk.

Voor de gemeente Nieuwkoop heeft deze aanpak geleid tot voorstellen over een andere opzet van het OV in het gebied tussen Uithoorn, Gouda, Zoetermeer en Leiden. Het OV blijkt daar door het instellen van snelle, gerichte buslijnen veel sneller te werken en is door zijn snelheid *ook met relatief minder capaciteit* uitvoerbaar. Het marktaandeel van dit OV zal veel hoger zijn. Met aangepaste dienstregelingen gelden deze resultaten zowel voor het forensische vervoer tijdens de ochtend- en avondspits, als voor het persoonlijke vervoer buiten de spits. De aanpak is integraal, in de zin dat alle vervoersrelaties worden onderzocht, en kijkt daarmee af methoden gericht zijn op specifieke verbeteringen.

Het gaat hier dus om een nieuwe integrale, logistieke aanpak die gebruik maakt van openbare informatie die los van enige vervoerder beschikbaar is en desgewenst *ook zonder hen is uit te voeren*. Deze aanpak kan de publieke discussie over het OV ondersteunen en kan leiden tot een concrete aanscherping van het bestek in de concessieverlening. Met het oog daarop bevelen wij u aan om deze systematiek voorafgaand aan de concessieverlening ook elders in het gebied toe te passen. Vanzelfsprekend lichten wij de aanpak desgewenst graag nader toe.

