

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
t.a.v. de bestuurscommissie Vervoersautoriteit
Postbus 66
2501 CB Den Haag

Van	gemeenteraad Wassenaar	Verzonden	
Referentie	28506	Kenmerk	Z/16/003958 UIT-10531
Datum	24 januari 2017	Pagina	1 van 4
Bijlage(n)	-		

Onderwerp zienswijze op ontwerp Programma van Eisen busconcessies MRDH

Geachte bestuurscommissie,

Op 16 november jongstleden heeft u het ontwerp Programma van Eisen busconcessies MRDH vrijgegeven voor de zienswijzeprocedure. Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het ontwerp Programma van Eisen en wij maken dan ook graag van de gelegenheid gebruik om te reageren.

Op hoofdlijnen kunnen wij ons vinden in de doelstellingen die in het Programma van Eisen zijn opgenomen. Er dienen echter nog de nodige wijzigingen te worden doorgevoerd om bij de nieuwe concessie de noodzakelijke verbeteringen in en rondom het OV-netwerk van Wassenaar te kunnen bewerkstelligen. Het openbaar busvervoer wordt door de inwoners van Wassenaar op dit moment namelijk als matig bestempeld.

Concessiegrenzen

De MRDH heeft de ambitie om de samenhang binnen de metropoolregio te vergroten. Om deze ambitie te verwezenlijken is in het Programma van Eisen aangegeven dat reizigers geen grenzen mogen ervaren als zij met het OV-systeem in de metropoolregio reizen (par. 1.3.1). Aan deze passage dient expliciet te worden toegevoegd dat reizigers ook geen hinder mogen ondervinden van het reizen over de concessiegrenzen van de metropoolregio heen. Voor Wassenaar is het essentieel dat er een goede afstemming met de provincie Zuid-Holland en de vervoerder Arriva plaatsvindt over bijvoorbeeld tariefstelling, rituitval en overstapmogelijkheden.

OV-netwerk in en rondom Wassenaar

Het openbaar vervoer tussen Den Haag en Leiden kenmerkt zich door drie parallelle lijnen in de richting noord – zuid:

- Busverbinding Den Haag via Wassenaar naar Leiden

- De spoorlijn Den Haag – Leiden, met o.a. een station in Voorschoten
- Busverbinding Den Haag via Voorschoten naar Leiden

Een oost-west verbinding tussen Wassenaar en Voorschoten ontbreekt echter waardoor het dichtbij gelegen NS-station Voorschoten voor Wassenaarders onbereikbaar is met het openbaar vervoer. In het Programma van Eisen is opgenomen dat de MRDH het railnetwerk (trein, metro en tram) als ruggengraat van het OV-systeem ziet en dat het busvervoer hierop een aanvulling vormt, waarbij het de insteek is dat beide deelsystemen elkaar versterken en niet beconcurreren. Tevens is aangegeven dat dit vraagt om goede aansluitingen en afstemming tussen rail en bus en het zoveel mogelijk voorkomen van parallelle rail- en busverbindingen. In dit kader verzoeken wij u dan ook dringend om de busverbinding Wassenaar – Voorschoten als extra verplichte buslijn in het Programma van Eisen op te nemen en zodoende deze omissie te herstellen. Hierbij is het belangrijk dat deze verbinding in een breder perspectief van het OV-netwerk wordt geplaatst dan alleen een extra verbinding voor het vervoeren van reizigers tussen Voorschoten en Wassenaar.

Doorkoppeling van deze verbinding naar andere knooppunten en belangrijke bestemmingen zoals bijvoorbeeld winkelcentrum Leidsenhage, het ziekenhuis Anthoniushove en de afdeling Werk en Inkomen in Leidschendam-Voorburg is essentieel. Een directe verbinding tussen Wassenaar en Leidschendam-Voorburg ontbreekt op dit moment namelijk ook. Indien een extra busverbinding onverhoopt niet tot de mogelijkheden dient onderzocht te worden of de twee parallelle buscorridors tussen Den Haag en Leiden elkaar kunnen kruisen via de N448. Zodoende ontstaat er een verbinding Den Haag – Voorschoten Zuid – station Voorschoten – Wassenaar Noord – Leiden en een verbinding Den Haag – Wassenaar Zuid – station Voorschoten – Voorschoten Noord – Leiden. Wij verzoeken u de vervoerwaarde van dit voorstel te onderzoeken.

Te ontsluiten kernen, wijken en functies

De busverbinding Den Haag via Wassenaar naar Leiden en de busverbinding Den Haag via Voorschoten naar Leiden zijn beide als verplichte lijnen in het Programma van Eisen opgenomen. In de huidige situatie vervult vooral lijn 43 een cruciale functie die voor Wassenaar behouden moet blijven. Bij de verbinding via Wassenaar (zie afbeelding 3) is het zuidelijke gedeelte van Wassenaar echter niet als verplichte kern benoemd. Om te voorkomen dat zich in de toekomst een situatie kan voordoen dat bussen alleen nog maar de centrale halte Van Oldenbarneveltweg in Wassenaar aandoen en het overgrote deel van Wassenaar geen openbaar busvervoer meer heeft, dient de kern Wassenaar Zuid in het Programma van Eisen te worden toegevoegd als verplicht te ontsluiten kern.

Met betrekking tot de verplicht te ontsluiten kernen en wijken is het ook belangrijk om te kijken naar de ontwikkelingen die spelen binnen Holland Rijnland en de Leidse regio. In dit kader vragen wij u om bij de eventuele ontwikkeling van Valkenburg ook de OV-bereikbaarheid per bus en/ of lightrail vanuit de MRDH naar Valkenburg te onderzoeken.

Duinrell heeft een belangrijke recreatieve functie voor de metropoolregio en zelfs voor heel Nederland. Met ruim 1 miljoen bezoekers per jaar en honderden werknemers is het dan ook onbegrijpelijk en onacceptabel dat dit attractiepark niet als verplicht te ontsluiten functie in het Programma van Eisen is opgenomen. Het Programma van Eisen dient op dit punt aangepast te worden.

Tevens dient in het Programma van Eisen aandacht te worden besteed aan maatschappelijke functies zoals bijvoorbeeld ziekenhuizen en bejaardenhuizen. Op dit moment zijn aan deze functies geen minimale ontsluitingseisen gekoppeld.

Frequentie verplichte lijnen

In de tabellen 7a en 7b zijn de minimumfrequenties van de verplichte busverbindingen weergegeven. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen hoogstedelijke gebieden (7a) en overige gebieden (7b). Voor wat betreft de minimumfrequenties van de overige gebieden dient de frequentie tijdens de avonduren en op zon- en feestdagen te worden opgehoogd. Voor een goed functionerend OV-netwerk is een frequentie van minimaal 2 x per uur noodzakelijk.

Sociale functie openbaar vervoer

De focus binnen het Programma van Eisen ligt vooral op R-net en de sterke lijnen. Het openbaar vervoer vervult echter ook een sociale functie en die is op dit moment nog onderbelicht in het Programma van Eisen en dient een prominentere plek te krijgen. Dit zeker gezien de vergrijzing onder de bevolking.

Het is goed om te constateren dat in het eerste jaar van de nieuwe concessie zekerheid aan de reizigers wordt geboden doordat de vervoerder verplicht wordt alle huidige haltes aan te blijven doen met een vergelijkbaar of groter aantal vertrekmomenten. Voor wat betreft de verdere duur van de concessie krijgt de vervoerder de ruimte om bij minder dan 8 reizigers per rit zelf een andere vervoersvorm (maatwerk) te kiezen. Om de gevolgen van deze beleidskeuze goed in te kunnen schatten verzoeken wij u om op korte termijn inzichtelijk te maken welke buslijnen binnen de concessies op dit moment niet aan de minimumeis van 8 reizigers per rit voldoen. In het geval dat de vervoerder voor een andere vervoersvorm kiest dient de dienstverlening minimaal op hetzelfde niveau plaats te vinden.

De gemeenten zijn en blijven verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. In dit kader is het belangrijk om de gemeenten in die hoedanigheid beter in te bedden in het besluitvormingsproces en in de communicatie omtrent de busconcessies. Binnen het gebied Haaglanden Streek is door de gemeenten gezamenlijk het Programmteam Doelgroepenvervoer Haaglanden geïnitieerd. Wij verzoeken u dan ook dringend om dit programmteam nadrukkelijker te betrekken bij dit onderwerp. Er dient meer rekening gehouden te worden met mensen met een beperking zodat meer mensen met een beperking

ook gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Ten aanzien van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (par. 6.2) dient bijvoorbeeld expliciet aangegeven te worden wie verantwoordelijk is voor het vastzetten van een rolstoel in de bus. Voor wat betreft het onderwerp reisinformatie (par. 7.2 en 7.3) dient aangegeven te worden op welke wijze reizigers met een visuele beperking worden geïnformeerd.

Duurzaamheid

De gemeente Wassenaar wil in 2040 CO₂-neutraal zijn. Wij zijn dan ook blij dat de MRDH hoge duurzaamheidseisen stelt en dat de vervoerder zo snel mogelijk een aanvang moet maken met de invoering van 'zero emissie' bussen. Wij vinden het daarbij belangrijk dat er een goede balans wordt gevonden tussen de omvang van het vervoeraanbod aan de ene kant en de duurzaamheidseisen aan de andere kant. Tevens is het goed om te constateren dat ook duurzaamheidsaspecten als Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen een plek in het Programma van Eisen hebben gekregen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wensen u veel succes met het verdere besluitvormingsproces ten aanzien van de busconcessies.

Hoogachtend,

De raad van de gemeente Wassenaar,



de griffier,



de voorzitter,