HOLLAND RIJNLAND
WAAR DE RANDSTAD TOT BLOEI KOMT

Schuttersveld 9, 2316 XG Leiden
Postbus 558, 2300 AN Leiden
071 - 523 9090
www.hollandrijnland.nl

IBAN: NL87BNGH0285113992
KvK: 27365539
BTW: NL813768068B01

Colleges van Burgemeester en Wethouders en
Gemeenteraden (via griffies)
van de gemeenten in Holland Rijnland

Datum: 5 februari 2020
Kenmerk:
Telefoon: 071 - 5239090
E-mail: idbruyne@hollandrijnland.nl

Onderwerp: Reactie Holland Rijnland op beleidskader met wijze van afhandeling

Geachte heer, mevrouw,

Op 8 november 2019 heeft Holland Rijnland een tussen alle gemeenten afgestemde reactie op het concept beleidskader voor de concessie Zuid-Holland Noord bij de provincie ingediend.
De provincie heeft de wijze van afhandeling van onder meer onze inbreng in de stuurgroep aanbesteding concessie besproken. Daarbij is aangegeven dat er geen nota van beantwoording zal worden opgesteld.
Om u te informeren wat met onze inbreng is gebeurd, is in de brief van 8 november 2019, die u in de bijlage nogmaals aantreft, bij de verschillende items de wijze van afhandeling vermeld. De teksten zoals die nu zijn opgenomen in het concept beleidskader, staan in blauw vermeld. De toelichtende toevoegingen die zijn besproken in de stuurgroep zijn cursief weergegeven. Het aangepaste concept-beleidskader is inmiddels aan Provinciale Staten aangeboden. Op 12 februari aanstaande zal Holland Rijnland in de commissie Bereikbaarheid en Energie gebruik maken van haar inspreekrecht.

Mochten deze teksten nog aanleiding tot vragen geven kunt u deze stellen aan Iris de Bruyne, de vertegenwoordiger van Holland Rijnland in het aanbestedingstraject.

Met vriendelijke groet,

A.L. van Kempen
Portefeuillehouder Verkeer

Bijlage: 1, brief met wijze afhandeling inbreng Holland Rijnland in beleidskader Zuid-Holland Noord

HOLLAND RIJNLAND
WAAR DE RANDSTAD TOT BLOEI KOMT

Schuttersveld 9, 2316 XG Leiden
Postbus 558, 2300 AN Leiden
071 - 523 9090
www.hollandrijnland.nl

IBAN: NL87BNGH0285113992
KvK: 27365539
BTW: NL813768068B01

Stuurgroep Aanbesteding Concessie Zuid-Holland Noord
p.a. de heer M. Bus, projectleider
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Datum: 8 november 2019 / 4 februari 2020
Kenmerk:
Telefoon: 071 523 90 90
E-mail: idbruyne@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 vooralsnog 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.

De provincie kent als uitgangspunt dat de inclusieve samenleving verschillende typen reizigers en verschillende type gebieden betreft. De bereikbaarheid van landelijk gebied (kleine kernen) is deel van de inclusie opgave. De openbaar vervoer concessie kent daartoe bedieningseisen.

De provincie heeft begin dit jaar een evaluatie van de CVV systemen in beide regio's aangekondigd. Op basis van de uitkomsten hiervan besluit de provincie over al dan niet voortzetten van deze subsidie.
T.b.v. het deur-haltevervoer zal de vervoerder worden uitgedaagd om met een mobiliteitsproduct te komen, dat een duidelijke en toekomstvaste functie in het OV-netwerk heeft. Dit als alternatief voor de huidige OV-taxi en mogelijk de OV-component in het CVV. Dit past in de gedachte van ketens en knopen. Voor woonkernen onder de 800 inwoners biedt de vervoerder minimaal deur-halte vervoer.

Mobiliteitsaanbieders
Naast ketendiensten van de concessiehouder, kunnen andere (commerciële, gemeentelijke of maatschappelijke) partijen mobiliteitsdiensten aanbieden die het ketenvervoer versterken. In beginsel wil de provincie hier ruimte voor bieden. Om ongewenste concurrentie tegen te gaan, bewaakt de provincie zo veel als mogelijk – in samenspraak met de regio's en gemeenten – de samenhang van mobiliteitsdiensten. Bij beëindiging van particuliere initiatieven bestaat de kans dat schakels in de keten wegvallen. Het is in zo'n geval niet automatisch aan de OV-vervoerder om die schakels te herstellen; wel moet hij altijd voldoen aan de bedieningseisen.
Nieuwe initiatieven passen in de nadere invulling van een flexibel contract. In het PvE worden hiervoor bepalingen opgenomen, omdat hierbij nadrukkelijk de

exclusieve rechten van de concessiehouder in beeld komen (als het openbaar toegankelijk is en volgens een dienstregeling rijdt).

Lokaal vervoer deur-deur
In het concessiegebied zijn er momenteel diverse, vaak lokale mobiliteitsoplossingen voor vervoer van deur tot deur. De vervoerder moet deze kleinschalige oplossingen gedogen; ze zijn geen OV en worden dus ook geen onderdeel van de concessie ZHN. De vervoerder wordt wel gestimuleerd samen te werken met deze systemen (mobiliteitsaanbieders) en om in gezamenlijk overleg de overstap tussen de aanbieder van dit vervoer en het OV zo eenvoudig mogelijk te maken.

Ontsluitings- en dekkingseisen en halteafstanden
Verschillende gemeenten in de regio Holland Rijnland hebben aangegeven de zogenaamde dekkings- 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 dekkings- 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 verschraling voorkomen. Wij pleiten ervoor om voor het gehele concessiegebied dezelfde dekkings- en ontsluitingseisen te laten gelden. Indien u de door u voorgestane tweedeling handhaaft, verzoeken wij om een duidelijke onderbouwing hiervoor .

In het huidige PvE is sprake van ontsluitings- en dekkingseisen. In de nieuwe concessie worden deze ontsluiting- en dekkingseisen bedieningseisen genoemd, deze zijn afgeleid van de huidige eisen (zie paragraaf 4.1.3). Met het formuleren van de bedieningseisen is rekening gehouden met de wensen vanuit het participatie-proces (minimaal behouden van huidige minimumeisen en dekkingseisen voor meer kernen). Om reizigers en inwoners goed mee te kunnen nemen in eventuele veranderingen wil de provincie dat minimaal het eerste half jaar (tot de zomerdienstregeling) van de concessieperiode minimaal de bediende haltes in de dienstregeling 2022 worden aangedaan.

De provincie streeft ernaar dat iedereen die zelfstandig kan reizen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. De provincie hanteert hiervoor bedieningseisen. Aspect daarbinnen is dat de vervoerder voor woonkernen onder de 800 inwoners minimaal deur-halte vervoer moet bieden, zodat ook inwoners uit deze kernen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Met deze bepaling gelden voor het gehele concessiegebied bedieningseisen. Bij een minimale eis van deur-halte vervoer mag de vervoerder deze woonkernen ook bedienen met een vaste lijndienst.

De volgende eisen gelden voor het gehele concessiegebied Zuid-Holland Noord:

- Voor woonkernen onder de 800 inwoners biedt de vervoerder minimaal deur-halte vervoer (zie 4.1.2);
- Voor woonkernen vanaf 800 inwoners tot 3.000 inwoners bedraagt de hemelsbrede afstand van het geografisch zwaartepunt van de bebouwde kom tot aan de halte maximaal 800 meter. Als minimumfrequentie geldt 6 vaste lijnbussen per dag voor werkdagen, 5 voor zaterdagen en 4 voor zon- en feestdagen.
- Voor woonkernen vanaf 3.000 inwoners geldt: 80% van de woonadressen binnen de bebouwde kom ligt maximaal 500 meter van een halte (of 800 meter van een R-nethalte of treinstation) en alle woonadressen binnen de bebouwde kom liggen maximaal 800 meter van een halte (of 1.200 meter van een R-nethalte of treinstation). Als minimumfrequentie geldt 12 vaste lijnbussen per dag op werkdagen, 9 voor zaterdagen en 6 voor zon- en feestdagen.
- Als minimumfrequentie voor bedrijventerreinen met meer dan 2.500 arbeids-plaatsen geldt 3 vaste lijnbussen per werkdag.
- Voor R-netlijnen gelden hogere maatgevende eisen.

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.

In uitzonderlijke gevallen kan de vervoerder een tijdelijke ontheffing aanvragen bij de provincie omdat hij niet kan voldoen aan de bedieningseisen. De provincie kent als uitgangspunt dat samenwerking tussen partijen essentieel is. De provincie neemt dan ook pas een besluit als eindverantwoordelijke nadat overleg heeft plaatsgevonden.

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 redenatie 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.

Een andere wijziging betreft een onduidelijkheid in de huidige dekkingseis met betrekking tot het lopen van een woonadres binnen de bebouwde kom naar een halte en visa versa. Het huidige PvE hanteert een dekkingseis van maximaal 1.000 meter lopen van een halte (bij alle andere eisen is de maatstaf hemelsbrede afstanden). De eis voor de nieuwe concessie wordt maximaal 800 meter hemelsbreed van een halte. Deze wijziging leidt tot meer uniformiteit van de maatstaf en maakt eis beter controleerbaar.

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 emissieloze 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 dienstregelinguren 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.

In 2016 is, mede door de provincie Zuid-Holland, het landelijke bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus getekend. Doel: het busvervoer uiterlijk in 2030 volledig emissievrij te maken bij de uitlaat.
De provincie eist van de volgende vervoerder dat hij tenminste voldoet aan de doelstellingen van het landelijke bestuursakkoord Zero Emissie OV per bus, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid van het OV.

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.

In het beleidskader wordt een vast jaarbudget van provincie gehandhaafd te weten circa 33 miljoen euro (prijspeil 2020). Inmiddels is bekend geworden dat in het Statenvoorstel inzake het beleidskader Zuid-Holland Noord een extra budget staat vermeld. Een bedrag van 1,35 (Prijspeil 2022) miljoen euro t.b.v. handhaving van de klanttarieven. Verder wordt een extra budget van 1,1 miljoen euro voorgesteld.
De exacte tekst van het voorstel is te vinden op de site van de provincie Zuid-Holland bij de Statencommissie Bereikbaarheid en Energie van 12 februari 2020.

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.

Bereikbaarheid is een voorwaarde voor ruimtelijke plannen, bijvoorbeeld de aanleg of uitbreiding van een woonwijk of bedrijventerrein. De provincie kent als uitgangspunt dat afspraken tussen gemeenten, projectontwikkelaar, provincie en vervoerder noodzakelijk zijn om bediening met openbaar vervoer vanaf de eerste dag mogelijk te maken. Deze vooraf gemaakte afspraken zijn randvoorwaardelijk om inwoners en werknemers vanaf de eerste dag de keuzemogelijkheid van openbaar vervoer te geven. Dit is per locatie maatwerk.

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.

Momenteel is in opdracht van de provincie Zuid-Holland een R-net onderzoek gaande. De uitkomsten worden betrokken bij het Programma van Eisen.

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.

In de concessie zijn minimumeisen opgenomen voor de bediening van kernen met verschillende aantallen inwoners. Dit geldt tevens voor bedrijventerreinen en voorzieningen. Daar dient de vervoerder zich aan te houden. De provincie zal geen aanvullende eisen stellen.

De ontwikkeling van R-net volgt een andere route. Vanwege noodzakelijke ontwikkeling van de infrastructuur, en de daarmee gemoeide bestuurlijke afspraken, neemt de provincie op dit onderwerp het voortouw. Zowel het beleid als een deel van de ontwikkeling liggen bij de provincie.

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 weekdagen 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 weekdagen 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.

Net als bij andere concessies van Zuid-Holland legt de provincie de ontwikkeling van het OV gedurende de looptijd van de concessie bij de vervoerder. Vooral omdat de vervoerder ook verantwoordelijk is voor de opbrengst en hij daarmee een direct belang heeft bij de verdere ontwikkeling van het OV. Het is aan de vervoerder om de door de provincie bepaalde ambities en doelen van het OV waar te maken. De provincie geeft de vervoerder veel invloed op het ontwikkelen van lijnen, frequenties en aansluitingen, maar ook marketing, reisinformatie, service, sociale veiligheid en toegankelijkheid. Het uitgangspunt van de provincie is dat de vervoerder bij het verder ontwikkelen van het OV nauw samenwerkt met gemeenten, regio's, reizigersoverleg, mobiliteitsaanbieders en provincie.

De tekst over de frequenties en tijdsvensters, waar onder nachtnet, is ten opzichte van het vorige concept beleidskader niet aangepast. Redenen van de provincie hiervoor zijn:

1. *dit in gaat tegen het beleidsuitgangspunt vraaggericht openbaar vervoer;*
2. *dit het vastleggen van meer specifieke dru's betekent. Hierdoor is er minder ruimte is voor de vervoerder om in te spelen op de vervoersvraag;*
3. *de dienstregelingstijden niet in ontsluitings- en dekkingseisen (danwel bedieningseisen) worden voorgeschreven. Dit zou een breuk zijn met het huidige beleid van de provincie en het speelveld van vervoerder beperken;*
4. *deze aanbodgerichte benadering niet past bij het tegengaan van lege kilometers.*

Het specifieke voorstel van Leiden zou voor de dru's in Leiden circa een verdubbeling van het aantal dru's betekenen. Een verdubbeling van het aantal dru's betekent niet een verdubbeling van het aantal reizigers, en heeft daardoor een negatieve impact op de businesscase van de vervoerder.

De provincie wil de vervoerder wel uitdagen om zo veel mogelijk de aansluiting te zoeken op andere concessies, maar wil hem hiertoe niet verplichten (tot tijdsynchronisatie). Ook moet er wel sprake zijn van voldoende vraag naar de aansluiting, wat op dit moment niet het geval is om een reguliere bus te laten rijden voor de eerste en laatste trein.

NB: de provincie zal dus niet meer van de minimum frequentie voorschrijven. Indien regio of gemeenten een hogere frequentie of aanvullende lijnen wensen zullen zij hiervoor extra moeten bijdragen.

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.

Knooppunten heten steeds vaker OV-hubs. Op een hub kan een reiziger overstappen op bussen, maar ze beperken zich niet tot OV.
De provincie kent als uitgangspunt dat OV-hubs kansen bieden. OV-hubs zijn geen doel op zich. Uitgangspunt is dat bij doorontwikkeling van OV-hubs reizigers een mobiliteitsverbetering zullen ervaren.
Omdat hubs ook een ruimtelijk-economische component hebben en wegbeheerders een expliciete rol hebben in OV-hubs, heeft de provincie dit aspect als ambitie benoemd in hoofdstuk 3 van beleidskader.
Op dit moment is er een grote ruimtelijk-economische opgave waarvan het busstation Leiden Centraal een aspect is.

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 is spraken 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.

Uit het participatieproces komt naar voren dat er in het gebied wensen zijn voor specifieke type (bus)lijnen, zoals nachtlijnen en servicelijnen, waarbij de opgave die

daaraan ten grondslag ligt, de vervoervraag en een mogelijke invulling nog niet duidelijk is. In de voorbereiding van de aanbestedingsdocumentatie kunnen Gedeputeerde Staten gespecificeerde wensen vanuit gemeenten meenemen, op voorwaarde dat gemeenten bereid zijn om hiervan de extra kosten te dragen. In dat geval moeten afspraken worden gemaakt tussen provincie en de betreffende financier over de aansturing van die specifieke lijn.

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.

NB: Keukenhof is bij de publiekstrekkers genoemd. De Keukenhof zal meegenomen worden in de operationalisatiefase.

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 woon-werk 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.

De vervoervraag van inwoners in het concessiegebied Zuid-Holland Noord is de kern van de concessie Zuid-Holland Noord. Dit betekent dat de vervoerder dus ook bestemmingen buiten het concessiegebied met aantrekkingskracht voor inwoners binnen het concessiegebied kan aandoen. Voorwaarde hiervoor is dat de provincie als concessieverlener hiertoe afspraken maakt met de concessieverlener in het aangrenzende gebied. Dit is ook in de huidige concessie de gang van zaken.

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.

In paragraaf 2.3.1 staan onder het kopje "Ontwikkelingen mobiliteit" diverse vormen van alternatief vervoer genoemd. Concreet staan diverse vormen van deelvervoer, e-bikes & e-steps, zelfrijdend vervoer en andere compacte vormen van mobiliteit genoemd.

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.

De wijziging is verwerkt.

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,
L.A.M. Bakker	H.J.J. Lenferink