

Van: GriffieVS
Onderwerp: Reactie Holland Rijnland op concept Programma van Eisen Zuid-Holland Noord

Van: Bruyne, Iris de <idbruyne@hollandrijnland.nl>

Verzonden: donderdag 7 juli 2022 14:38

Aan: Bruyne, Iris de <idbruyne@hollandrijnland.nl>

Onderwerp: Reactie Holland Rijnland op concept Programma van Eisen Zuid-Holland Noord

Deze mail is verzonden aan de bestuurssecretariaten t.b.v. de wethouders Verkeer en de beleidsambtenaren Verkeer van de gemeenten in Holland Rijnland

Geachte dames en heren, wethouders Verkeer,

Ter informatie stuur ik u de gistermiddag, 6 juli 2022, aan de Provincie Zuid-Holland verzonden reactie op het concept Programma van Eisen voor de concessie Zuid-Holland Noord. Deze reactie is tot stand gekomen op basis van de input van uw gemeenten.

De beantwoording op onze reactie vindt plaats via de Nota van Beantwoording die naar verwachting eind september / begin oktober gereed is. U wordt hierover rond die tijd geïnformeerd.

Bijgaande brief met bijlagen kunt u indien gewenst, ook ter kennis brengen van uw gemeenteraad.

Met een vriendelijke groet,

Iris de Bruyne- Schild
strategisch adviseur

06 20 52 79 68
071 523 90 90

www.hollandrijnland.nl

Aanwezig: maandag t/m donderdag



Holland Rijnland is het samenwerkingsverband van dertien gemeenten in de Leidse regio, de Duin- en Bollenstreek en de Rijn- en Veenstreek. Samen verbeteren we de kwaliteit van wonen, werken, leren en leven; voor inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners.

Gedeputeerde Staten Provincie Zuid-Holland
Gedeputeerde de heer E.F.A. Zevenbergen
T.a.v. dhr. M. Scheerders, projectleider aanbesteding concessie
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Datum: 6 juli 2022
Kenmerk: UIT-22-22574
Telefoon: 071 - 5239090
E-mail: idbruyne@hollandrijnland.nl

Onderwerp: Regionale reactie Holland Rijnland op ontwerp -
Programma van Eisen concessie Zuid-Holland Noord

Geachte heer Zevenbergen,

Op 1 april 2022 is het ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van de concessie Zuid-Holland Noord vrijgegeven voor consultatie. U heeft ons bij brief met kenmerk PZH-2022-803488326, in de gelegenheid gesteld om namens de 13 gemeenten die deel uitmaken van Holland Rijnland hier een reactie op te geven.

Hierbij willen wij nog het volgende opmerken. Wij begrijpen dat u zich door de Covid-pandemie genoodzaakt heeft gezien te besluiten tot uitstel van de eerdere planning. Enkele gemeenten hebben echter aangegeven het moment waarop u de uitvraag richting regio en gemeenten heeft gedaan ongelukkig te vinden. Deze periode valt immers exact in de twee maanden dat gemeenten te maken hebben met demissionaire colleges en (nog) intern gerichte raden. Dat bemoeilijkt een adequate reactie voor sommige gemeenten. Ondanks dat stellen wij het op prijs dat de in eerste instantie wel heel korte reactietermijn, met enkele weken is verlengd naar 7 juli a.s.

Hieronder treft u puntsgewijs onze reactie aan op enkele in het ontwerp Programma van Eisen, verwoorde onderwerpen.

Centrale positie gemeente Leiden in OV netwerk

Allereerst vragen wij uw aandacht voor de uitgebreide bijdrage van de gemeente Leiden, zeker gezien het van belang van haar centrale positie in het regionale OV netwerk. Gezien de omvang van deze reactie en de deels regionale en ook deels lokale strekking van deze input, hebben wij deze niet volledig in onze regionale reactie opgenomen. De brief bevat verschillende cruciale aandachtspunten die voor het PvE en de toekomst van het OV in onze regio van belang zijn. We noemen hier onder andere de ontwikkelingen rond de OV-knoop Leiden. De brief van de gemeente Leiden is dan ook als bijlage bij onze regionale reactie gevoegd. Enkele belangrijke onderwerpen voor het PvE noemen wij hier alvast:

- Halverwege de looptijd van de concessie wijzigingen in buslijnnennet, de plek busstation en busgarage vanwege ontwikkelingen Leiden Centraal;
- Doorkoppelen buslijnen door Leiden Centraal heen (waardoor er ook minder ruimte voor busbuffer nodig lijkt te zijn, van belang voor eventuele nieuwe plek en PvE busstation);
- Hoge frequentie buslijnen (zgn. 6-4-2 principe van buslijnen (6x, 4x, 2x /uur))

Wij verzoeken u nadrukkelijk de bijdrage van de gemeente Leiden te betrekken bij uw PvE.

Zero Emissie

De inzet van ZE materieel met een hoge frequente bevordert het duurzame vervoer. Een bus met meerdere passagiers veroorzaakt immers gemiddeld minder uitstoot dan wanneer deze passagiers zich door middel van een individuele auto verplaatsen.

Wij juichen het dan ook toe dat u de inzet van nieuwe zero-emissievoertuigen vanaf de start van de concessie aanmoedigt, door de mogelijkheid van het verlengen van de concessieduur (lid 1 van artikel 2.2.2). Het tweede lid van dit artikel biedt echter de mogelijkheid om alsnog te wachten met de onmiddellijke invoering van zero-emissiebussen. Naar onze mening zou een verlengde concessieduur voldoende financiële zekerheid voor een inschrijver moeten bieden om bij aanvang van de concessie een duurzame busvloot in te kunnen zetten. Wij vragen de provincie om de inzet van zero-emissie materieel bij de aanvang van de nieuwe concessie op te nemen, aangezien dit ook vanaf 2025/2030 verplicht gesteld wordt conform eigen beleid van de PZH. Het is dan moeilijk te verkopen dat een concessie die een paar weken vóór 2025 start, deze eis niet in het programma heeft. Van de zijde van de gemeente Alphen aan den Rijn ligt er nog het specifiek verzoek om de inzet van zero-emissie materieel bij de aanvang van de nieuwe concessie, in ieder geval voor de stadsbussen, als uitgangspunt in het PvE op te nemen, zoals ook voor de Leidse regio is gesteld in artikel 3.5.1, lid 1. Voor deze stadslijnen geeft de gemeente Alphen aan den Rijn de voorkeur aan de inzet van een kleiner type materieel dan de in het PvE vermelde minimum lengte van 9 meter.

Aanvullend uiten wij onze zorg over het op tijd gereedkomen van de voor het OV noodzakelijke laadinfrastructuur. Wij verzoeken u of de nieuwe concessiehouder daarom zo snel mogelijk met de gemeenten in gesprek te gaan over de benodigde locaties van de laadinfrastructuur, zowel binnen als buiten de stad, waarbij ook alternatieve laad- en opslagmogelijkheden verkend worden.

Verstedelijkingsopgave en het OV

De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. De komende jaren (decennia) zal dit nog meer toenemen door de realisatie van al bekende woningbouwlocaties maar ook door de opgaven waar ons land en daarmee ook onze regio zich mee geconfronteerd ziet. Het woningaanbod moet, in de nabije en wat verder geleden toekomst, fors uitgebreid worden om aan de (toekomstige) vraag te kunnen voldoen. Onze regio hanteert hierbij het uitgangspunt “eerst bewegen en dan bouwen”. Waarbij wij bij voorkeur zien dat bij oplevering van de eerste woning, in de directe nabijheid openbaar vervoer beschikbaar is. Dat geldt voor zowel het wonen als voor bedrijventerreinen.

Betrouwbaar en beschikbaar openbaar vervoer is essentieel om de regio goed verbonden te houden, zowel met de naburige gemeenten als met OV-knooppunten, de aangrenzende regio's en provincies en de rest van Nederland.

Busvervoer is hier een cruciaal onderdeel van.

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 moet worden gehouden 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 willen 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. Wij zijn ons hierbij bewust van de uitdaging van het betaalbaar houden van het openbaar vervoer in de huidige marktomstandigheden. Een betaalbaar openbaar vervoerssysteem draagt echter bij aan het tegengaan van vervoersarmoede.

Budget concessie

U heeft eerder al aangegeven dat u zich als gevolg van de Coronapandemie genoodzaakt ziet het aanbod van dienstregelingen (DRU's) met circa 50.000 te verminderen. Wij hebben hier in beginsel begrip voor, alleen is het onze zorg dat door deze vermindering de lijnen in het landelijke gebied als eerste onder druk komen te staan. Daar komt bij dat door de brandstofprijzen het gebruik van de auto steeds duurder wordt. Voor ons een extra reden om te bepleiten dat het OV goed en betaalbaar moet blijven om ook de vervoerswensen van mensen met een lager inkomen mogelijk te blijven maken.

Daarnaast maken wij ons zorgen over de beschikbaarheid van rijkssteun. Het stoppen/verminderen hiervan zal leiden tot een vermindering van het aantal beschikbare DRU's. De vraag aan u is of u wilt bevestigen dat een eventuele vermindering van het aanbod van OV gelijkmatig over het concessiegebied wordt verspreid? Tevens verzoeken wij u dringend om in het PvE vast te leggen dat afname van frequentie van regulier busvervoer alleen is toegestaan indien er sprake is van inzet van vervangend vervoer met een tenminste gelijkwaardige frequentie.

Bereikbaarheid landelijk gebied

Inzet van hoog frequent, snel, comfortabel en betaalbaar OV stimuleert het gebruik van de bus. Wij juichen het toe dat aan onze eerder uitgesproken wens voor realisatie van frequent OV in het landelijk gebied op enkele plaatsen in het ontwerp PvE aandacht wordt besteed. Onder andere in hoofdstuk 3 wordt dit duidelijk omschreven bij de bedieningseisen inclusief het deur-halte-vervoer. Inwoners van diverse kleine kernen in onze regio zijn voor veel voorzieningen afhankelijk van

grotere gemeenten. Voor openbaar vervoer zijn de inwoners van deze kernen in veel gevallen aangewezen op het gebruik van een buurtbus of vraagafhankelijk vervoer. Dit vervoer rijdt in veel gevallen niet in het weekend en in de avonden. Graag zien wij dat de provincie het sociale aspect, waaronder de afhankelijkheid van voorzieningen voor de inwoners van kleine kernen, nadrukkelijker meeneemt in het PvE. Op deze wijze kan ook buiten de werkdagen en met een bij de kernen passende frequentie die afgestemd is op de (latente) behoefte, de bereikbaarheid van deze kernen worden verbeterd. Daarbij kan het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer, de Regiotaxi, wat reeds in onze regio rijdt en mits dat voor OV-reizigers door u in stand wordt gehouden, een belangrijke rol spelen.

Wij zien ook in het landelijk gebied bij voorkeur inzet op een goed OV voor een vervoersvraag die ontstaat als het OV regelmatig (minimaal eens per half uur), snel en efficiënt rijdt. Daar zijn studies naar gedaan, onder andere door professor Evers voor de Bollenstreek en de Rijn- en Veenstreek, die aangeeft dat de reistijd de kritieke succesfactor voor het OV is.

In het landelijk gebied zien wij ook potentie in een vorm van kleinschalig, door vrijwilligers gereden, openbaar vervoer en steunen de ambitie van die kernen om dit soort initiatieven verder uit te breiden, als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Wij denken aan een buurtbus om kleinere landelijk gelegen kernen OV te ontsluiten. Ons verzoek aan u is om in het PvE rekening te houden met de verdere ontwikkelingen van kleinere mobiliteitsinitiatieven zoals buurtbussen, Vlinderconcept en Regiotaxi.

De provincie daagt de nieuwe vervoerder tevens uit om in afstemming met de betreffende gemeenten, met innovatieve mobiliteitsdiensten zoals deelfietsen, deelauto's en P+R mogelijkheden, te komen. Dergelijke mobiliteitsdiensten vallen, net als het Deur-Halte Vervoer niet onder de wettelijke definitie van Openbaar Vervoer. Wij verzoeken u om de nieuwe vervoerder niet alleen uit te dagen maar ook een financiële impuls te geven voor het uitvoeren van pilots voor innovatieve mobiliteitsdiensten.

R-net

Binnen Holland Rijnland is reeds enige jaren sprake van succesvolle R-net corridors en samen met u werkt Holland Rijnland aan uitbreiding hiervan. Ook voor de toekomst zien wij mogelijkheden tot uitbreiding, zeker wanneer er sprake is van een verdergaande verstedelijkingsopgave. Wij gaan daarover in de toekomst graag met u in gesprek. De regio en aangesloten gemeenten vernemen dan ook graag van u op welke wijze u de verzoeken beoordeelt voor het introduceren van een nieuwe R-net lijn. Volgens artikel 3.4.3, lid 2 moet de vervoersvraag 'voldoende' zijn om de introductie van een R-net lijn te 'rechtvaardigen'. Uit dit artikel is niet op te maken op welke wijze u deze afweging gaat maken en is er geen sprake van samenwerking met regio en/of gemeenten. Dat betreuren wij. Wij wijzen erop dat ook een latente vervoersvraag aangeboord kan worden zodra een R-net lijn wordt geïntroduceerd. Andersom kunnen gemeenten beleid maken en gebiedsplannen ontwikkelen gericht op knooppuntontwikkeling, zodra er bijvoorbeeld zicht is op het opwaarderen van een streeklijn naar een R-net verbinding. Wij nodigen de provincie uit om de

beoordelingsgronden voor het instellen van nieuwe R-net lijnen de komende jaren nader te definiëren in overleg en afstemming met regio en gemeenten.

Ten aanzien van R-net hebben wij nog enkele specifieke aandachtspunten en toekomstwensen voor het PvE.

In het voorgestelde ontwerp PvE ontbreekt de in ontwikkeling zijnde HOV-corridor Noordwijk – Schiphol, (via Teylingen (Voorhout en Sassenheim) en Lisse) naar Schiphol en via een nader te bepalen tracé door te trekken naar de Haarlemmermeer. De realisatie van de diverse infrastructurele aanpassingen hiervoor zijn inmiddels in volle gang. Wij verzoeken u dan ook deze R-net corridor, toe te voegen aan de betreffende artikelen in het PvE. Het gaat om

- Artikel 3.3.2., figuur 3.1;
- Artikel 3.4.1., tabel 3.3 het opnemen van de R-Netlijn onder nummer 361 (Noordwijk-Schiphol);
- Vermelding van lijn 361 inclusief de betreffende R-Nethaltes (als verplicht op te nemen in de Dienstregeling) in Bijlage B4 R-Netlijnen.

Een opsomming van deze haltes heeft u reeds separaat via de mail d.d. 30 juni 2022 van dhr. Dees van de gemeente HLT-samen, ontvangen.

In de subregio Rijn- en Veenstreek leeft de wens om buslijn 247 in de toekomst op te waarderen, zodat een snelle verbinding ontstaat tussen de gemeente Alphen aan den Rijn (en Nieuwkoop) en de beoogde eindhalte van de sneltram in Uithoorn (verbinding Holland Rijnland-vervoerregio Amsterdam).

De gemeente Oegstgeest vraagt u de mogelijkheid te onderzoeken om buslijn 20/21 op te waarderen naar R-net en dit ook op te nemen in het PvE concessie Zuid-Holland Noord.

De gemeente Leiden werkt aan grootschalige gebiedsontwikkelingen rond de kruising van de Willem de Zwijgerlaan en de Gooimeerlaan. Al enkele jaren loopt er een pilot en stopt R-netlijn 410 bij de halte Groenord. Wij verzoeken u deze hoogstedelijke locatie toe te voegen aan het regionale netwerk van R-net.

Grensoverschrijdende lijnen

Een deel van de inwoners van onze gemeenten zijn economisch en sociaal verbonden met gebieden buiten de gemeenten. Goede busverbindingen, zowel binnen de concessie als de concessiegrensoverschrijdende verbindingen, zijn daarbij essentieel. Deze verbindingen kunnen daarbij een goed alternatief bieden voor autogebruikers en daarmee bijdragen aan de klimaatambities. Dit kan tevens leiden tot een verlaging van de verkeersdruk op de knelpunten in het lokale en regionale verkeerssysteem zoals in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Hoogfrequente en snelle busverbindingen naar NS-stations in Voorhout, Sassenheim, Leiden, Schiphol Airport, Hoofddorp, Haarlem en Nieuw Vennep evenals naar voorzieningen zoals zorginstellingen in aangrenzende regio's, stimuleren daarbij het gebruik van ketenmobiliteit, zowel op regionaal als nationaal niveau.

Bediening haltes gedurende het eerste concessiejaar

Uit het verslag van de marktconsultatie hebben wij opgemaakt dat de eis om het eerste jaar alle haltes uit 2023 te bedienen ter discussie lijkt te zijn. Deze eis was al in het vastgestelde beleidskader opgenomen. Wij zijn er unaniem voorstander van deze eis te handhaven. Een van de achterliggende gedachten daarbij is dat gelet op het verminderde aantal DRU's het risico aanwezig is dat er gesneden gaat worden in lijnen en sommige haltes niet meer worden aangedaan. Met name in het landelijk gebied of in relatie tot minder rendabele lijnen is dit niet ondenkbaar. Ook voor de duidelijkheid voor de reiziger vinden wij het essentieel om dergelijke aanpassingen pas in volgende jaren van de concessie door te voeren.

Daarbij willen wij nog een kanttekening maken. Het bij aanvang van de concessie invoeren van nieuwe routes en daarmee mogelijke verplaatsing van haltes vraagt van de gemeenten financiële en personele inzet. Indien gemeenten niet tijdig weten wat van hen verwacht wordt kan het voor gemeenten lastig, zo niet onmogelijk zijn om deze wijzigingen procedureel en met reservering van middelen, tijdig te realiseren. Daarbij is het ons niet duidelijk of deze kosten subsidiabel zijn.

Berekening loopafstanden

In onze reactie op het beleidskader in 2019 hebben wij u al verzocht om een andere wijze van berekening van loopafstanden aan te houden.

Aangezien deze handelwijze onveranderd in het PvE is opgenomen hebben wij van enkele gemeenten het verzoek gekregen dit nogmaals onder uw aandacht te brengen. Er zijn diverse locaties in onze regio aan te wijzen die op beperkte hemelsbrede afstand van een bushalte liggen, terwijl die locaties door de aanwezigheid van een provinciale weg of waterweg op zeer grote loopafstand van dezelfde halte liggen. Wij verzoeken dan ook nogmaals om rekening houden met de daadwerkelijke loopafstand bij de bepaling of een gebied goed wordt bediend. Met de beschikbare digitale kaarten / GIS-systemen is dit eenvoudig en eenduidig toe te passen. Alleen op die manier wordt recht gedaan aan de achterliggende gedachte van de bedieningseisen. Wij verzoeken u in ieder geval om in het PvE op te nemen dat de haltes aan dezelfde zijde van een doorsnijding worden gesitueerd zoals u dat ook heeft gedaan voor de kernen Ammerstol en Gouderak.

Nachtnet

De activiteiten van onze inwoners vinden in toenemende mate plaats op het regionale schaalniveau en als onderdeel van een 24 uurseconomie. Veel inwoners hebben flexibele werktijden of werken structureel buiten de reguliere kantooruren. Ook jongeren geven aan behoefte te hebben aan nachtvervoer nu hun activiteiten na de coronapandemie weer zijn toegenomen. In het ontwerp PvE worden nachtlijnen toegestaan, maar ligt het initiatief en de financiering volledig bij derden en de vervoerder. Het is de vervoerder niet toegestaan om ritten met een zeer lage vervoervraag overdag in te ruilen voor eventueel meer rendabele nachtritten. Met dit starre voorschrift moet de vervoerder mogelijk kansen laten liggen.

Wij verzoeken u ruimere mogelijkheden voor het uitvoeren van nachtlijnen op te nemen in het PVE. Wij zouden bijvoorbeeld graag zien dat de provincie openstaat voor pilotprojecten voor de inzet van nachtbussen.

Door hier dienstregelingen voor in te kunnen zetten kan adequater worden ingespeeld op nieuwe vervoerpatronen of aansluiting worden geboden op vroege,

late en nachtritten van de NS. Dit laatste om te voorkomen dat reizigers op enkele minuten na de laatste bus missen en niet meer per OV thuis kunnen komen.

Knooppunten

In artikel 3.3.1 OV-Knooppunten en Overstappunten is een aantal locaties benoemd als OV-knooppunt. In een eerder stadium hebben wij al aangegeven dat er in het kader van de Regionale Strategie Mobiliteit eveneens knooppunten zullen worden benoemd maar dat de uitvoeringsagenda behorende bij de RSM nog niet is afgerond. Wij verzoeken u om in het PvE met uitbreiding van HUB's en overstap-punten voortkomende uit de uitvoeringsagenda van de RSM rekening te houden. Vooruitlopende hierop verzoeken wij u heel concreet station Hillegom als OV-knooppunt toe te voegen. Vanuit de gemeente Noordwijk is station Hillegom van belang als overstap voor reizigers tussen bus en trein naar Haarlem en verder.

Inclusiviteit

Wij onderschrijven de ambities van de provincie ten aanzien van een inclusieve samenleving. Het streven naar het mogelijk maken van volwaardige deelname aan de maatschappij van al onze inwoners is in lijn met onze eigen ambities. Vanuit de gemeentelijke mobiliteitsplannen wordt aandacht besteed aan het verder verbeteren van de toegankelijkheid van bushaltes.

In Alphen aan den Rijn is recent het Vlinderconcept ingevoerd. Wij zijn er op gewezen dat de huidige Vlinderbussen minder toegankelijk zijn. Wij verwachten dat de nieuwe vervoerder toegankelijkheid adequaat implementeert in zijn voertuigen. Hierbij dient overigens vanzelfsprekend ook gezorgd te worden voor een toegankelijke en begrijpelijke informatievoorziening voor alle doelgroepen. Ten aanzien van het gebruik van het Vlinderconcept verzoeken wij u de vooraanmeldtijd te handhaven op 30 minuten.

In het PvE staat op pagina 6 dat ouderen een groeiende groep is 'die meer aandacht verdient'. Wij zijn dit volstrekt met u eens en zien die mobiliteitsbehoefte ook terug in de vervoersbewegingen van de Regiotaxi. Wij vragen daarom de specifieke aandacht om het PvE zodanig in te richten dat ook aan die ambitie invulling kan worden geven. De Regiotaxi kan daarbij mogelijk dienen als aanvulling op het minder frequente busvervoer in het landelijk gebied.

Aandacht voor de oudere doelgroep kan verder door middel van het juridisch en organisatorisch mogelijk maken van het exploiteren van een servicelijn met een vaste dienstregeling, die ouderen en mensen met een functiebeperking een korte halteafstand biedt - bijvoorbeeld maximaal 50 meter – van en naar diverse voorzieningen. Hier is niet zozeer snelheid het belangrijkste aspect, als wel goede bereikbaarheid en toegankelijkheid. De bekostiging van de exploitatie van deze extra servicelijn, of hiervoor vrijwilligers kunnen worden ingezet en of dit een combinatie zou kunnen zijn met het reguliere OV, zal uit een nader op te stellen business case en in overleg met de concessieverlener, -houder en maatschappelijke en zorginstellingen, moeten blijken. Aanvullend op bovenstaande en artikel 7.1.2, lid 2, verzoeken wij, bij het mogelijk maken van een extra, nader te bepalen vaste buslijn, de definiëring hiervan toe te voegen aan de opsomming in lid 3 van artikel 3.1.1 en in de begrippenlijst van het PvE onder Overige Vaste Lijnen (pagina 107 van het

PvE), dan wel de benaming Toeristenlijn zoals genoemd in de bepaling bij artikel 3.5.5 uit te breiden naar: Toeristen- en Servicelijnen. Dit thema geldt zowel voor de stad als voor de kleinere kernen, waar inwoners voor een groot deel afhankelijk zijn van noodzakelijke voorzieningen in de stad.

“Platform Gehandicaptenbeleid Katwijk”.

Door het Platform Gehandicaptenbeleid Katwijk is de regio nog gewezen op enkele noodzakelijke voorwaarden om het voor mensen met een beperking mogelijk te maken van de bus gebruik te maken. Wij noemen enkele punten:

- Opening van de deuren naar de binnenzijde (i.v.m. stoten van het gezicht).
- De OV-chipkaart bij de instap altijd aan de rechterkant.
- De rode stop-knop voorzien van braille, op een veilige hoogte en ook te bedienen door mensen met minder spierkracht.
- Een duidelijk hoorbaar en visueel signaal na het indrukken van de stopknop.
- Via een scherm in de bus dienen de reizigers hun reis te kunnen volgen.
- Hoorbare aankondiging van de eerstvolgende halte.
- Gelijkvloerse zitplaatsen tussen de voor en achterdeur.
- Alle treden en handgrepen voorzien van een goed contrasterende strip.
- Voldoende mogelijkheden om vast te houden bij alle staanplaatsen.
- Een rolstoelplank die automatisch naar buiten kan worden geschoven,
- Voldoende ruimte voor rolstoel, kinderwagen en rollator.
- Elke elektrische bus heeft een geluidsignaal (voor veiligheid en bij halteren).

30 km/h als leidend principe

De komende jaren werken de gemeenten volgens landelijke richtlijnen aan de invoering van “30 km/h als leidend principe”. Momenteel (laten) gemeenten onderzoeken welke wegen moeten worden afgewaardeerd van 50 naar 30 km/h. Afwaardering kan gevolgen hebben voor het busvervoer indien dit op buscorridors plaatsvindt. De gemiddelde snelheid zal als gevolg hiervan immers op sommige trajecten dalen. Wij adviseren u deze ontwikkeling toe te voegen aan de tekst van het PvE.

Seizoens- en Evenementenvervoer

Het wederom opnemen van de Toeristenlijnen naar de Keukenhof in de concessie lijkt ons een uitstekende keuze. Wij vragen aandacht voor eventuele uitbreidingen van deze Toeristenlijnen en/of tijdelijke aanpassingen van de reguliere lijnen. Deze kunnen ons inziens een wezenlijke bijdrage leveren aan een verdere verlaging van de piekbelasting op het lokale en regionale wegennet tijdens de opening van het Keukenhof.

De gemeente Noordwijk heeft een grote aantrekkingskracht op toeristen en recreanten. Daarnaast worden het jaar rond evenementen en festiviteiten georganiseerd. Om de stroom toeristen en recreanten te vervoeren is alleen openbaar vervoer conform de dienstregeling ontoereikend. Daarom heeft Noordwijk lokale vervoersinitiatieven geïntroduceerd om deze doelgroep te vervoeren. Zo rijden in de zomermaanden hop-on-hop-off bussen langs de diverse recreatieparken en campings. Tijdens zomerse dagen wordt er een shuttlebus ingezet van Noordwijk Binnen naar Noordwijk aan Zee om badgasten te vervoeren. Zo blijft de kern Noordwijk bereikbaar en stimuleren wij parkeren op afstand. Verder wordt er in Noordwijk aan Zee gewerkt aan een project autonoom

vervoer tussen het parkeerterrein Wantveld en de Koningin Wilhelmina Boulevard. Graag zien wij dat de provincie en de nieuwe opdrachtnemer van het openbaar vervoer in het concessiegebied deze lokale vervoersvormen in de gemeente Noordwijk gedooft.

In z'n algemeenheid zien wij graag dat de concessiehouder de ruimte krijgt om op verzoek van en in overleg met gemeenten bussen flexibel in te kunnen zetten bij en naar evenementen.

Lokale aspecten

Enkele specifieke lokale aandachtspunten die wij graag onder uw aandacht brengen zijn:

Alphen aan den Rijn, Haltes bij zorginstellingen

In artikel 3.2.1, lid 4 van het PvE wordt gesteld dat de afstand vanaf de hoofdingang van een zorginstelling (in ons geval ziekenhuis Alrijne, conform bijlage 5) tot de halte maximaal 500 meter mag zijn. Dit is een forse afstand voor ouderen en mensen met een functiebeperking. Wij pleiten voor een kortere halteafstand van 50 tot maximaal 100 meter uit de hoofdingang van de betreffende instelling en rechtstreeks of met maximaal 1 overstap bereikbaar voor zowel de stad al omliggende dorpen. De bussen dienen daarbij op logische en herkenbare plekken te halteren. Dit geldt wat ons betreft voor meerdere instellingen.

Alphen aan den Rijn, Station Hazerswoude-Rijndijk

De voorbereidingen voor de realisatie van het station Hazerswoude-Rijndijk zijn gestart. Naar verwachting zal het station in 2026 zijn gerealiseerd. In het kader van deze ontwikkelingen, en de afspraken die zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst HOV net, vragen wij in het PvE rekening te houden met de toekomstige verknoping van de buslijnen op het station.

Noordwijk, motie gemeenteraad

De gemeenteraad van Noordwijk heeft recent unaniem een motie aangenomen met als titel "Snel OV scoort, ook voor Noordwijk". Wij brengen deze motie als bijlage bij deze brief onder uw aandacht.

Oegstgeest, bediening wijk Poelgeest

De gemeente Oegstgeest verzoekt het bedienen van de wijk Poelgeest op te nemen vanaf het eerste jaar van de concessie, door de komst van een extra brug is een busroute vanaf dat moment mogelijk.

Teylingen, wijziging functie

Graag willen wij aandacht vragen voor de geclusterde functies op en rond Buitenplaats Nieuw Schoonoord, gelegen aan de Rijnsburgerweg te Voorhout. Binnen dit gebied bevinden zich diverse maatschappelijke- en zorgfuncties, waaronder het Teylingen College KTS aan de N444 Leidsevaart, woonzorglocatie Gerto van zorgverlener Marente en huisartsenpost De Limes. De huisartsenpost heeft een sterke regionale functie voor bewoners uit de hele Duin- en Bollenstreek tijdens avonduren en in het weekeinde, waarbij een goede busverbinding belangrijk

is om deze voor iedereen bereikbaar te houden. Hiermee willen wij Buitenplaats Nieuw Schoonoord door de concessieverlener op laten nemen als Zorginstelling in bijlage B5 van het PvE.

Communicatie

Ook gedurende de nieuwe concessie hechten wij aan een goede communicatie tussen vervoerder en regio/gemeenten. In het bijzonder verzoeken wij u in het PvE op te nemen dat van de vervoerder verwacht wordt dat deze de regio en gemeenten tijdig informeert over voorgenomen tariefwijzigingen.

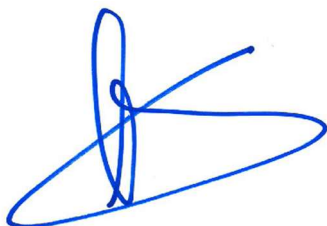
Tot slot

Tot slot van onze reactie danken wij u voor de samenwerking gedurende de fase om te komen tot dit ontwerp Programma van Eisen. Wij zien er naar uit onze bijdrage te leveren aan de hierop volgende fase, het offertetraject.

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

de voorzitter,

L. Vokurka



H.J.J. Lenferink



Bijlage:

- Brief bijdrage gemeente Leiden
- Motie gemeenteraad Noordwijk.

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Aan: Dagelijks Bestuur Holland Rijnland
Ter attentie van: mevr. I. de Bruyne
Postbus 558
2300 AN Leiden

Gemeente Leiden
Bezoekadres Stadskantoor
Bargelaan 190
Postadres Postbus 9100
2300 PC Leiden
Telefoon 14071
E-mail
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 22 juni 2022
Ons kenmerk Z/22/3400631
Onderwerp Reactie Programma van Eisen aanbesteding OV-
concessie Zuid-Holland Noord

Contactpersoon Remco Bruijnes
Doorkiesnummer 0628784641

Geachte leden van het dagelijks bestuur,

De afgelopen jaren hebben de provincie, regio en gemeenten samen gewerkt aan het opstellen van het beleidskader en het programma van eisen voor de aanbesteding van het openbaar vervoer (OV) in het concessiegebied Zuid-Holland Noord. De gemeente Leiden heeft het als zeer prettig ervaren dat de stuurgroep van het aanbestedingsproces verschillende werksessies heeft georganiseerd en wij waarderen de inzet van de regio in dit proces en ook voor de inzet op een zo goed mogelijk OV-product gedurende de huidige concessie.

In het najaar van 2022 zal Gedeputeerde Staten het programma van eisen voor de aanbesteding van de OV-concessie (hierna: PvE) vaststellen en tot die tijd is er voor de belanghebbenden in de regio de mogelijkheid om een reactie te sturen op het concept-PvE. De gemeente Leiden maakt hier graag gebruik van.

Onze reactie op het Programma van Eisen van de aanbesteding van de OV-concessie Zuid-Holland Noord hebben we onderverdeeld in drie onderdelen:

- A. *Wat doet Leiden zelf?*
- B. *Wat heeft Leiden nodig?*
- C. *Knooppunt Leiden Centraal*

Leiden en haar toenemende regiofunctie op mobiliteit

De gemeente Leiden heeft met de omgevingsvisie de verstedelijkingsopgave nog steviger omarmd, zet in op de energietransitie, klimaatadaptatie, duurzaamheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad. Leiden heeft ook het 6^e treinstation van Nederland. De stad kent een toename van 8.500 woningen, 2.500 studentenwooneenheden en in onze regio worden nog eens 19.000 woningen gebouwd voor 2030. De extra bewoners, de toenemende (economische en toeristische) aantrekkingskracht van de stad, het Bio Science Park en onze inzet op OV, zorgen voor een steeds grotere reizigersgroei tot wel 31% de komende 10 jaar. Om deze groei op te vangen zetten wij in op modal shift. Een haalbare transitie, mits we het OV, aantrekkelijk, flexibel, fijnmazig en betaalbaar houden. In een compacte stad als Leiden, die steeds drukker wordt, zijn de fiets en het

openbaar vervoer logische opties voor bewoners en bezoekers. Leiden is na Den Haag de dichtstbevolkte gemeente van de land, waar een goed OV-netwerk noodzakelijk is en heeft een opgave om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Leiden zet in op het omleiden van het doorgaande autoverkeer, het autoluw maken van de stad, het stimuleren van lopen, fietsen en zet in op veilige en snelle busroutes door de stad. In april 2020 heeft Provinciale Staten de motie aangenomen om sneller te starten met duurzaam vervoer. Wij verwachten van Gedeputeerde Staten dat zij in de aanbesteding zal sturen op emissieloze bussen vanaf 2025, vasthoudt aan een hoge frequentie eventueel met kleinere bussen in de stad en goede verbindingen tussen de regio en Leiden.

A. Wat doet Leiden zelf?

De bovenstaande opgaven en de gewenste modal shift vragen om een robuuste infrastructuur, die duurzame mobiliteit faciliteert. Daarom investeert de gemeente Leiden fors in haar bereikbaarheid. Zo maken we, vaak samen met u, HOV-verbindingen mogelijk middels investeringen in onder meer de Leidse Ring Noord, de stationsomgevingen en de Centrumroute. Daarnaast investeren we flink in veilige fietsroutes en toegankelijke bushaltes. Rond het OV-knooppunt Leiden Centraal werkt de gemeente samen met belangrijke partijen als de provincie, NS, ProRail en het LUMC aan het verbeteren van de overstap voor de reiziger en bij Leiden Lammenschans worden extra fietsenstallingen geplaatst. Leiden heeft beter openbaar vervoer nodig om de *modal shift* te bewerkstelligen, maar bovenal als ondersteuning van de stedelijke ontwikkelingen.

B. Wat heeft Leiden nodig?

Leiden is een dynamische stad, die nog volop in ontwikkeling is. Tijdens de looptijd van het aanbestedingstraject en de concessieperiode zelf staat er een grote aantal ruimtelijke ontwikkelingen gepland die zorgen voor een toename in de mobiliteitsbehoefte. Wij zetten erop in om een zo aantrekkelijk aanbod van duurzame mobiliteit aan te bieden aan deze nieuwe gebruikers, maar uiteraard ook aan de bestaande reizigers.

B.1 Modal shift vraagt daden van elke bestuurslaag

Omdat de auto niet de efficiëntste wijze van vervoer is en omdat de bereikbaarheid per spoor van Leiden CS (79.000 reizigers per dag en 20.000 overstappers) een nog aantrekkelijker plek in het hart van de randstad heeft gemaakt, willen wij een *modal shift* naar duurzame vervoersmiddelen verder stimuleren. Alleen met meer fiets- en OV-gebruik houden we onze stad leefbaar, bereikbaar en de luchtkwaliteit op het gewenste niveau, gelet op de toename van bewoners en bezoekers.

Onze mobiliteitsnota 2020-2030 geeft een beeld hoe Leiden deze verandering wil vormgeven en duurzame mobiliteit wil stimuleren. Het concept-PvE voor de aanbesteding van de OV-concessie, sluit nu te weinig aan op onze ambitie om de doelen uit de Leidse omgevingsvisie vorm te kunnen geven. Het geeft te weinig garanties dat er een duurzaam mobiliteitssysteem in de stad zal komen. Het sluit ook te weinig aan bij het Verstedelijkingsakkoord voor de Zuidelijke Randstad, waarin wordt beschreven dat de 'toename van mobiliteit in het stedelijk gebied van Zuid-Holland (autonome groei en toename door woningbouw, werken, voorzieningen) (...) de noodzaak [vergroot] om OV, fiets, lopen en nieuwe vormen van (deel)mobiliteit te versterken'.

Daarnaast wordt in de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie, die door onder meer het ministerie van I&W, BZK en EZ, maar ook de provincie is ondertekend, het Leiden Bio Science Park genoemd als essentieel en cruciale toplocatie, die goed bereikbaar dient te zijn. Andere zwaarwegende factoren in onze visie op duurzame mobiliteit zijn de gebiedsontwikkeling van de Humanities Campus, economische ontwikkelingen zoals de

bedrijventerreinenstrategie en het programma Binnenstad, maar ook sociaal beleid zoals het vraagstuk van toenemende vervoersarmoede.

B.2 Hoge frequentie stadsdiensten

In het beleidskader missen wij specifieke aandacht voor de stadslijnen. In het collegeprogramma van Gedeputeerde Staten staat de ambitie om te werken aan versterking van drukke buslijnen. Ons college ondersteunt deze ambitie en daarom stellen we voor om te streven naar verbetering van kwaliteit en verhoging van de frequenties op de drukke vervoerrelaties met een korte afstand. De 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 kwartierfrequentie voor te schrijven. Het OV-netwerk in de stad wordt hiermee betrouwbaar en meer solide, zodat de *modal shift* makkelijker gemaakt wordt door de Leidenaren. Het college is van mening dat het aantrekkelijker zou moeten zijn voor de vervoerder om ook busdiensten in de avonden en op zondag aan te bieden. Bewoners van de stad en de regio kunnen dan bijvoorbeeld ook na een avondje uit naar de bioscoop of een restaurant in de binnenstad met de bus terug naar huis.

Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:

- a) Op werkdagen tussen 7:00 en 19:00 uur minimaal een frequentie van 4 bussen per uur per rijrichting te hanteren voor de stadslijnen;
- b) Op weekenddagen en op werkdagen na 19:00 uur tot 00.00 uur minimaal een frequentie van 2 bussen per uur per rijrichting te hanteren voor de stadslijnen;
- c) Minimale frequentie van 4 bussen per uur op de Vondellaan, zoals afgesproken in de realisatieovereenkomst HOV Katwijk – Leiden.

Tevens vragen wij aandacht voor het gezamenlijke onderzoek van de provincie en gemeente Leiden naar de (middel)lange termijn mogelijkheden om de 'last mile' te verbeteren op het Bioscience park.

B.3 Directe verbindingen met het Kernwinkelgebied

De gemeenteraad van Leiden heeft gesproken over het verbinden van de stadswijken met elkaar en met het Kernwinkelgebied in de binnenstad. 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. Bovendien zorgt het door laten rijden van streek- en R-net lijnen over het busstation heen (het zogenaamde doorkoppelen van buslijnen) ervoor dat ook voor reizigers uit de regio aan de westzijde van Leiden een directe verbinding krijgen met de binnenstad. Dit zorgt er tevens voor dat de noodzakelijke bufferruimte op Leiden Centraal beperkt blijft. Met het verbinden van de kernen om ons heen met de binnenstad, krijgt iedereen een directe verbinding met de huiskamer van de regio. Dat is van grote waarde voor zowel de inwoners van Leiden als de hele regio Holland Rijnland.

Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:

- d) Als uitgangspunt voor de dienstregeling hanteren dat buslijnen worden doorgekoppeld over busstation Leiden Centraal heen.

B.4 Werken aan een snel, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer

Om de verschuiving naar duurzame modaliteiten en de verstedelijkingsopgave daadwerkelijk te realiseren moeten meer mensen van het openbaar vervoer gebruik maken. Voor R-

netcorridors worden in het PvE wel specifieke routes en frequenties genoemd. Leiden is hier voorstander van. Bij hoge frequenties vanaf 6x per uur kunnen reizigers zonder naar de dienstregeling te kijken, zorgeloos gebruik maken van het OV, omdat de wachttijd geminimaliseerd is. Het is daarom van groot belang een betrouwbare en duidelijke dienstregeling van R-netlijnen te bieden. Om de mobiliteitsbehoefte van de nieuwe stedelingen te faciliteren is een hogere frequentie van de stadsdiensten en R-netlijnen nodig dan in het PvE als eis is opgenomen. Tevens ontbreekt de R-net halte Groenord nog in het concept-PvE. Deze halte wordt al enkele jaren bediend door R-netlijn 410 en in de toekomst zullen hier een aantal grootschalige ruimtelijk ontwikkelingen plaatsvinden, die tot nog meer reizigersvraag zullen leiden.

Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:

- e) Op werkdagen tussen 7:00 en 19:00 uur minimaal een frequentie van 6 bussen per uur per rijrichting te hanteren voor de R-net lijnen.
- f) Op weekenddagen en op werkdagen na 19:00 uur minimaal een frequentie van 4 bussen per uur per rijrichting te hanteren voor de R-net lijnen;
- g) R-net halte Groenord toe te voegen op de route naar Leiderdorp.

C Knooppunt Leiden Centraal

Als onderdeel van de voorgenomen MIRTverkenning Oude Lijn en Knooppunten voeren we een onderzoek uit voor Knooppunt Leiden Centraal. Dit doen we in een nauwe samenwerking van Rijk, provincie, gemeente Leiden, NS, ProRail en LUMC. Binnen de scope van dit onderzoek kijken we naar het station, de keten voorzieningen (busstation, fietsparkeren, taxi's, K&R, etc.) en een aantal woningbouwontwikkelingen in de directe omgeving. Het doel van deze ontwikkeling is – onder andere – het toekomst bestendig maken van het openbaar vervoer, zowel voor bus als trein, op dit zo belangrijke knooppunt op de Nederlandse spoorkaart.

De uitvoering van de MIRT-verkenning en de verdere planvoorbereiding overlapt met de aanbestedingsperiode voor de nieuwe OV concessie en de looptijd van de concessie zelf. Dit betekent dat er op en rond station Leiden Centraal een aantal onzekerheden blijven bestaan, die lopende de aanbesteding en concessieperiode stap voor stap duidelijker worden.

In het kader van de aanbesteding van de nieuwe OV concessie willen we de onzekerheden zoveel mogelijk minimaliseren. We proberen daarom waar mogelijk duidelijkheid te bieden over de toekomstige situatie en de tijdelijk situatie die daar naartoe leidt. De belangrijkste punten zijn daarbij de beschikbaarheid van busroutes, de locatie van het busstation, de beschikbaarheid van de busremise aan de Rijnsburgerweg en de mogelijkheid om elektrische bussen op te laden. Voor alle aspecten gaan we zowel in op de tijdelijke als op de definitieve situatie.

C.1 Planning

In de MIRT-verkenning worden vier alternatieven voor het stationsgebied verkend.

Op hoofdlijnen ziet de planning van de MIRTverkenning er als volgt uit:

- Voorjaar 2022: Voorbereiding en nadere uitwerking alternatieven.
- November 2022: Startbeslissing MIRTverkenning in BO-MIRT.
- September 2023: Bestluit over Nota Kansrijke Oplossingen.
- November 2024: Voorkeursbesluit.

C.2 Busroutes

C.2.1 Definitieve situatie

Een van de uitgangspunten van de ontwikkeling van het Stationsgebied is dat er in de toekomst geen busverkeer meer rijdt over de Stationsweg-Steenstraat. Voor het busverkeer dat in de huidige situatie over deze wegen rijdt zijn drie alternatieve routes onderzocht:

1. Centrumroute: via Hooigracht, Langegracht, Molenwerf en Schuttersveld
2. Rijnzichtbrugroute: via Breestraat, Noordeinde, Rijnzichtbrug, Morsweg en Morssingel
3. Turfmarktroute: via Breestraat, Kort Rapenburg, Prinsessekade, Turfmarkt, Nieuwe Beestenmarkt, Molenwerf en Schuttersveld.

De centrumroute (ad 1) komt naar verwachting in het voorjaar van 2023 beschikbaar voor busverkeer. Deze route is onder andere aangewezen als route voor de R-net lijn tussen Leiden en Zoetermeer. Naar de Rijnzichtbrugroute (ad 2) wordt momenteel onderzoek gedaan. De verwachting is dat in het najaar van 2022 bekend is of het mogelijk is om deze route geschikt te maken voor lijnbussen. In dat geval komt deze route in de tweede helft van dit decennium beschikbaar. Per die datum zullen dan ook de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt niet meer beschikbaar zijn voor lijnbussen. Mocht blijken dat de Rijnzichtbrugroute niet geschikt gemaakt kan worden voor lijnbussen, dan starten we een onderzoek naar het geschikt maken van de Turfmarkt voor busverkeer in twee richtingen. We gaan er echter vooralsnog vanuit dat dat niet nodig is.

Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:

- h) Dat de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt nog maar beschikbaar zijn voor maximaal 1.000 lijnbussen per etmaal (totaal beide richtingen);
- i) Dat de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt in de tweede helft van dit decennium niet meer beschikbaar zijn voor lijnbussen.

C.2.2 Tijdelijke situatie

Tijdens de werkzaamheden in het stationsgebied zal het nodig zijn om de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt tijdelijk beschikbaar te hebben voor het omleiden van buslijnen. Wanneer dat nodig blijkt te zijn maken we daarover nadere afspraken tussen de toekomstige concessiehouder, wegbeheerder en omgevingspartijen.

Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:

- j) Dat de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt tijdens werkzaamheden in de stationsomgeving onder bepaalde voorwaarden beschikbaar kunnen worden gemaakt als tijdelijke route voor lijnbussen, onder dezelfde voorwaarden als onder g.

C.3 Busstation

C.3.1 Definitieve situatie

In de MIRT-verkenning nemen we als uitgangspunt mee dat het busstation – in een andere vorm – terugkomt op de huidige locatie. Het busstation zal mogelijk worden geïntegreerd in een gebouw met daarboven woningen en/of kantoren. Dit busstation zal compacter vormgegeven worden dan het huidige busstation met aanzienlijk minder capaciteit voor het bufferen van bussen. Het busstation wordt in die situatie via twee routes aangesloten op het wegennet: via de Bargelaan op de Rijnsburgerweg en via de parallelle op- en afritten langs de Schipholwegtunnel op de Schipholweg en Morssingel. De exacte invulling van de locatie van het busstation is echter nog onderwerp van studie in de MIRT-verkenning. De

werkzaamheden aan het busstation zullen naar verwachting niet eerder starten dan in het jaar 2027.

Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:

- k) Dat het huidige busstation naar verwachting minimaal beschikbaar blijft tot en met het jaar 2026.
- l) Dat in het najaar van 2024 duidelijk wordt wat aan de binnenstadszijde van Leiden Centraal exact de toekomstige locatie en invulling van het busstation wordt.
- m) Dat het nieuwe busstation naar verwachting beschikbaar komt in de tweede helft van dit decennium.

C.3.2 Tijdelijke situatie

Tussen nu en 2030 is het stationsgebied van Leiden volop in ontwikkeling. Om de gefaseerde realisatie van de diverse ontwikkelingen mogelijk te maken zullen mogelijk kleine aanpassingen gedaan moeten worden aan het busstation en de toeleidende wegen. Ook moet de inschrijver rekening houden met tijdelijke situaties vanwege bouwactiviteiten in het stationsgebied. De verwachting is dat in de periode tussen 2027 en 2030 gestart wordt met de realisatie van een nieuw busstation in de stationsomgeving, aan de binnenstadszijde van Leiden Centraal. Indien dat busstation inderdaad binnen de contouren van de huidige locatie terugkomt betekent dit dat tijdens de bouwperiode het busstation op de huidige locatie niet beschikbaar is. In dit geval treden de concessieverlener, (toekomstige) concessiehouder, wegbeheerder en omgevingspartijen met elkaar in overleg over de inrichting van een tijdelijk busstation. Gemeente Leiden reserveert tot die tijd de 'trafolocatie' (gebied tussen Joop Walekamp tunnel, Schipholweg, Plesmanlaan en spoor) om mogelijk een tijdelijk busstation in te richten voor de bouwperiode van het nieuwe busstation.

Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:

- n) Dat de toekomstige concessiehouder er rekening mee dient te houden dat de huidige locatie van het busstation in de periode 2027 – 2030 (indicatief) niet beschikbaar is en dat de 'trafolocatie' tot die tijd gereserveerd wordt om te dienen als tijdelijke busstation.

C.4 Busgarage

C.4.1 Definitieve situatie

De huidige busgarage aan de Rijnburgerweg in Leiden blijft beschikbaar voor de (toekomstige) concessiehouder tot 31 december 2028. Na die datum wordt de garage gesloopt en gebruikt voor andere functies, zoals woningbouw.

Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:

- o) Dat de toekomstige concessiehouder er rekening mee houdt dat de huidige busgarage aan de Rijnburgerweg in Leiden beschikbaar is tot uiterlijk tot 31 december 2028.

C.4.2 Tijdelijke situatie

Tijdens de werkzaamheden in het stationsgebied ontstaan situaties waarin behoefte is aan tijdelijke halteplaatsen en tijdelijke bufferruimte voor bussen. Wij geven de provincie in overweging dat met het beschikbaar stellen van de busgarage aan de nieuwe concessiehouder deze ruimte niet meer voor dit doel beschikbaar is. Dit kan de dienstverlening in de tijdelijke situatie mogelijk negatief beïnvloeden.

C.5 Laadvoorzieningen

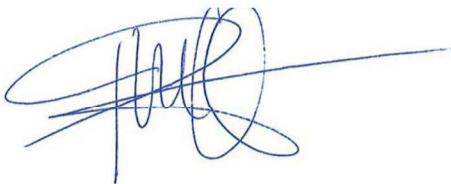
Gemeente Leiden hecht er sterk aan dat vanaf de start van de nieuwe concessieperiode alleen nog met zero-emissie materieel wordt gereden. De gemeente is daarom graag bereid om – binnen redelijke kaders – mee te denken over aan het realiseren van laadvoorzieningen. In de huidige busgarage aan de Rijnsburgerweg in Leiden is momenteel een energieaansluiting van 0,7 MVA aanwezig. Hiermee kunnen de 23 elektrische stadsbussen die in Leiden rijden geladen worden. We overwegen om samen met de huidige concessiehouder en de provincie de energieaansluiting uit te breiden naar 2,0 MVA zodat de in de toekomst (t/m december 2028) meer laadcapaciteit aanwezig is op deze locatie. Hierbij wordt een goede afweging gemaakt wie welke verantwoordelijkheid heeft. De energieaansluiting wordt bij de start van de concessie uiteraard overgedragen aan de nieuwe concessiehouder.

Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:

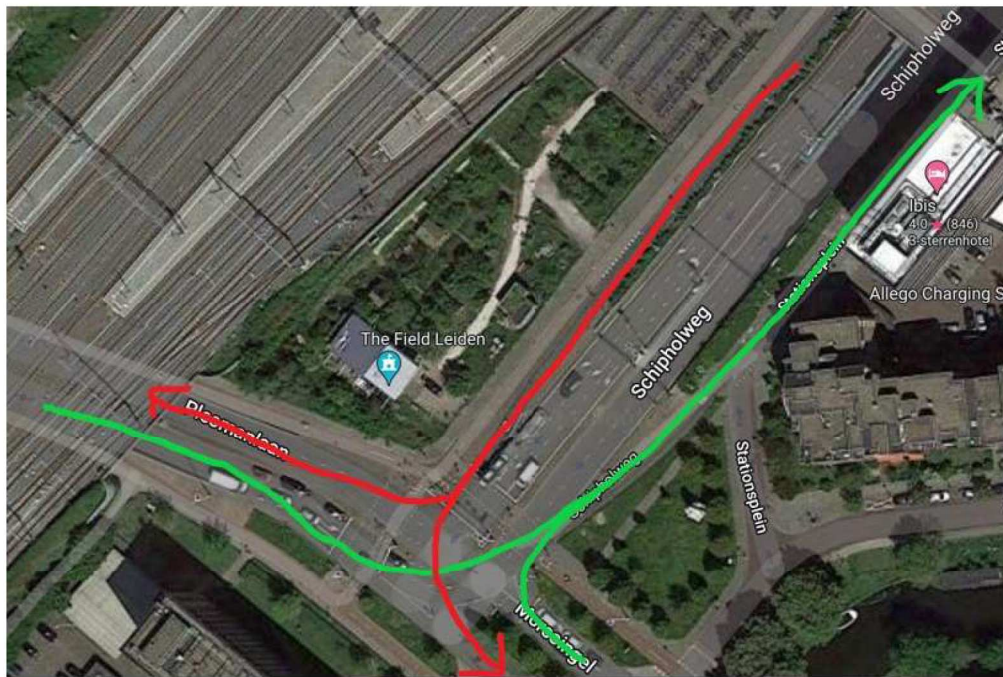
- p) Dat in de busgarage momenteel een energieaansluiting van 0,7 MVA aanwezig is en dat de eigenaar van de busgarage zich inspent om bij de start van de concessie 2,0 MVA laadcapaciteit beschikbaar te hebben.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Leiden,
de Secretaris, de Burgemeester,



Bijlage 1 Afbeelding van de locatie van de parallelle op- en afritten langs de Schipholweg, zoals bedoeld onder C.3.1



Unaniem
aangenomen
25/6

8a



ACTUELE MOTIE lid Kramer (D66) e.a. inzake Snel OV scoort, ook voor Noordwijk

De gemeenteraad van Noordwijk;

in vergadering bijeen op dinsdag 31 mei 2022;

Constaterende dat:

- Op 22 maart 2022 het 'ontwerp-PvE' werd uitgebracht ten behoeve van de OV-concessie ZHN 2024, waarbij reacties tot uiterlijk 7 juli zijn in te brengen bij de provincie Zuid-Holland;
- Als gevolg van eerdere breed aangenomen moties door deze raad over het belang van snelle reistijden, aan eerdere versies van het voorafgaande 'Beleidskader' criteria zijn toegevoegd over reistijden;
- In het huidige 'ontwerp-PvE' deze criteria zonder enige toelichting zijn verdwenen en de desbetreffende gemeenten daarvan niet op de hoogte zijn gesteld;
- De reistijd retour tussen centrum Noordwijkerhout en Noordwijk Binnen bijna een uur duurt en daarmee nauwelijks bijdraagt aan de onderlinge bereikbaarheid;
- Het 'ontwerp-PvE' geen enkele aanwijzing tot verbeteringen bevat van het OV ten gunste van Noordwijk.

Overwegende dat:

- Het weglaten van de criteria over reistijden in het 'ontwerp-PvE' onterecht is, omdat de OV-reis vanuit de Noordwijkse centra naar de treinstations te lang duurt om een voor forensen praktisch hanteerbaar alternatief te zijn voor de auto;
- Ook zonder auto men maatschappelijk in de stedelijke omgeving moet kunnen deelnemen, zonder belemmering door praktisch onhanteerbare lange reistijden;
- De reis per bus tussen Noordwijkerhout en Noordwijk veel sneller moet om te kunnen bijdragen aan de onderlinge synergie van onze woonkernen;

- Een studie laat zien dat het OV rond Noordwijk met dezelfde inzet aan bus capaciteit aanzienlijk is te versnellen en dat de reistijden van de onderstaande tabel in principe praktisch realiseerbaar zijn;

NORMTIJDEN (minuten)				
	Noordwijkerhout	Noordwijk Binnen	Noordwijk Zee	De Zilk
Noordwijkerhout	-	7	13	9
Noordwijk Binnen	7	-	6	16
Noordwijk Zee	13	6	-	22
De Zilk	9	16	22	-
Sassenheim Station	16	16	17	25
Voorhout Station	22	19	17	20
Hillegom Station	12	22	29	6
Leiden CS	28	24	19	34

- Een dergelijk schema van bovengrenzen voor de reistijden in het PvE is toe te voegen als geëist bedieningsniveau of als gunningscriterium.

Verzoekt het college om:

- Een zienswijze bij de provincie Zuid-Holland in te dienen waarin is opgenomen:
 - * De reistijden, zoals hierboven omschreven, als bovengrenzen toe te voegen in het Plan van Eisen als geëist bedieningsniveau of in te voeren als gunningscriterium.
 - * Holland Rijnland te informeren over deze aanvullende zienswijze met het verzoek deze zienswijze te steunen.

en gaat over tot de orde van de dag.

Oscar Kramer, D66

Jaap de Moor, Bruisend Noordwijk

Toon van Tol, PUUR

Jordy de Mooij, CDA

Rommie van Dokkum, PvdA

Cynthia Maan, GroenLinks

Snel OV scoort: een concreet voorstel voor Noordwijk

Het Programma van Eisen (PvE) ten behoeve van de nieuwe OV-concessie gaat vooral over het vervoersproces. Dat is praktisch noodzakelijk, maar uiteindelijk gaat het om de bediening van de reiziger. Waarom kiest die wel of niet voor het OV? Dit is uitgebreid onderzocht. Statistieken zijn opgesteld en diverse interviews zijn afgenomen. Informatief zijn vooral veranderingen in het keuzegedrag van reizigers ten gevolge van veranderingen in het aangeboden OV. Diverse publicaties zijn uitgegeven door het *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)* van het *ministerie Infrastructuur en Waterstaat* en het *Centraal Planbureau*.

1. De statistieken over persoonlijke mobiliteit

Waarom en hoe wordt gereisd? In de publicatie *Mobiliteitsbeeld; KiM 2017*, zijn diverse feiten te vinden; onder andere: (i) Werk is goed voor 28% van de afgelegde reisafstanden; (ii) Studie neemt 7% van het OV.; (iii) Het woon-werkreizen gaat voor 75% met de auto, 12% met het openbaar vervoer en 6% per fiets; (iv) de intensiteit van reizen tijdens de spits blijkt ongeveer viermaal zo hoog te zijn als daarbuiten.

Voor de gebieden rond steden definieert het *KiM bereikbaarheid* in termen van *nabijheid in reistijd van arbeidsplaatsen*. Deze indicator zegt iets over het aantal banen dat mensen kunnen bereiken binnen een acceptabele reistijd. De meeste mannen vinden een reistijd van een uur retour om naar hun werk te gaan acceptabel, maar anderhalf uur is wel de grens. Vrouwen zijn kritischer: drie kwartier uur blijkt acceptabel, maar langer dan een uur ligt uit de gratie.

Is het OV wel een alternatief te zijn voor reizen per auto? Daarover is het een en ander te vinden in een studie van het CBS en het *KiM: Het belang van openbaar vervoer (2009)*. De reistijd van-deur-tot-deur blijkt de kritieke succesfactor voor het OV te zijn. Voor 90% van de autoreizen blijkt het OV als alternatief tweemaal zoveel tijd te kosten. Bij OV-reizen tussen 5 en 25 kilometer is het aandeel rijtijd op de totale reistijd slechts 30%; de rest gaat op aan voor- en natransport, wachten, of overstappen.

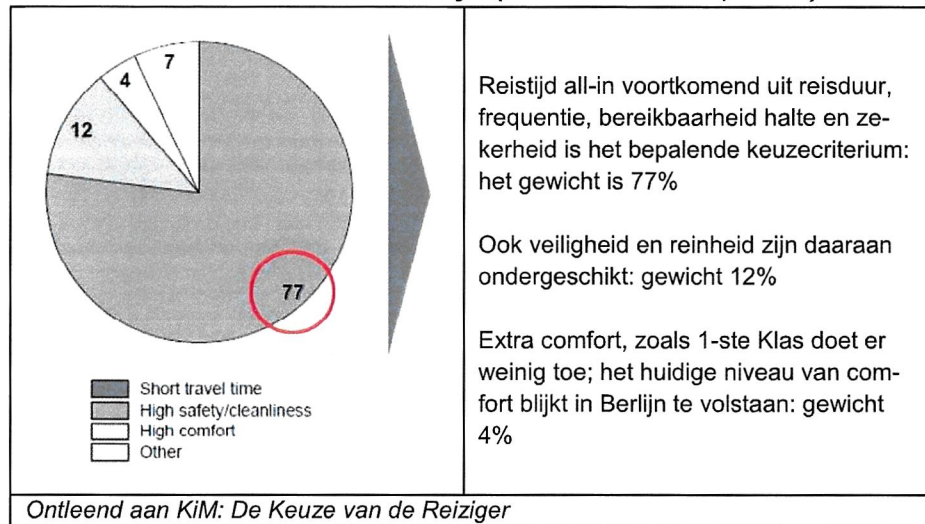
2. De gebleken keuze van de reiziger

Wat wil de reiziger? Dat is internationaal en nationaal uitgebreid onderzocht. In het pamflet *De Keuze van de Reiziger (2015)* heeft het *KiM* een aantal bevindingen op een rij gezet. Het *KiM* vroeg zich af: Wat valt er in de literatuur te vinden over klantwensen ten aanzien van OV? Verleidt kwaliteit de potentiële reiziger om meer voor het OV te kiezen? Welke algemene ontwikkelingen zijn van invloed? De e-fiets bijvoorbeeld?

Veel studies wijzen in dezelfde richting. Bij reizen gaat het om functionaliteit: je reist vooral om deel te nemen aan activiteiten elders tegen een beperkt budget aan tijd, geld en moeite. Reizigers kiezen vanuit het (verborgen) principe van minimale totale reisweerstand van deur tot deur, zo stelt het KiM. Daarin is "alles" ondergebracht: verplaatsingstijd van.

deur-tot-deur, wachten in verband met OV-frequentie en eventueel overstap, prijs en gemak. Reistijd is veruit dominant. Illustratief zijn de resultaten van een Berlijns onderzoek.

Gewicht van keuzecriteria in Berlijn (Bron: Rheinhold, 2008)



Voor iedereen blijkt te gelden: "hoe korter de reis van deur-tot-deur is, des te beter; veiligheid is essentieel en comfort is prettige bijzaak". Naast de echte verplaatsingstijd kost het tijd om te wachten bij de halte, over te stappen en naar de halte te gaan en terug. Dat vindt iedereen vervelend. Wel blijkt de aversie tegen overstappen af te nemen naar mate de frequentie en snelheid van het vervoer hoger is. Uit onderzoek blijkt ook dat reizigers langer lopen naar een halte voor lief nemen, als de vervoersdienst met korte volgtijden langs komt. Het KiM citeert uit een onderzoek over het Utrechtse buslijnnennet waarbij in een opzet met minder lijnen en minder haltes. Bij eenzelfde exploitatiebudget bleek dit te leiden tot 4,5% méér reizigers en 7,5% méér reizigerskilometers.

Interessant zijn de gevolgen van de herinrichting van de R-net lijn tussen Leiden en Zoetermeer: minder omwegen en vernieuwde haltes. Resultaat: 15% meer instappers, te vergelijken met gemiddeld 5% in de concessie Z-H Noord als geheel. Nieuwe instappers waren vooral voor forensen, waaronder studenten. Ook bleek dat hogere frequenties de bereidheid verhoogde om naar een trein- of R-netstation te fietsen, in plaats van een meer nabij gelegen bushalte. *Conclusie: concentreren en strekken van het netwerk scoort.*

Maar hoever moet het concentreren van het netwerk gaan? Voor mensen die niet goed kunnen lopen is dit nadelig. Hoe groot is dit probleem maatschappelijk gezien? De groep 65+ is goed voor 10% van het huidige reisaandeel in bus/tram/metro. Zij reizen vooral buiten de spits. Maar de meeste 65-plussers zijn fit, zo constateert het KiM. Beter is te kijken naar de 6% van ons die wél een probleem hebben met lopen. Zij hebben vooral behoefte aan "vervoer op maat". Het reserveren van met behulp van en smartphone geeft extra mogelijkheden. De conclusies:

- Reistijd van-deur-tot-deur is de dominante factor voor de keuze van de reiziger; veiligheid is belangrijk en comfort is een prettige bijzaak.
- Reizigers hebben een hekel wachten, zowel bij een halte als bij eventueel overstappen en willen deze graag bekorten.

- De meeste reizigers prefereren korte opvolgtijden van het OV boven een korte afstand tot een halte; dit geldt vooral voor forenzen.
- Concentreren van het vervoersnetwerk scoort, maar voor de 6% van de (potentiële) reizigers die moeilijk lopen zal alternatief vervoer nodig zijn.

4. De minimaal te onderhouden bedieningsniveaus

In het PvE is het minimaal te onderhouden bedieningsniveau voorgeschreven in de vorm van bovengrenzen voor de loopafstanden van woon- of bedrijvent centra tot stations en bushaltes en in de vorm van minimaal te onderhouden frequenties van bediening; dit is gebruikelijk. Echter gunningscriteria in de vorm van bovengrenzen voor de reistijden ontbreken. Dit is opmerkelijk: immers voor de reiziger blijkt het primair te gaan om reissnelheid en dit is onder professionals genoegzaam bekend.

Hoe zit dat? Een aannemelijke verklaring is 'handelen uit gewoonte'. Immers in geen van de eerder uitgegeven PvE's zijn reistijden als gunningcriteria te vinden; evenmin in die van de andere provincies. Een mogelijke oorzaak ligt in de procedure voor consultering van potentiële reizigers zoals de WP2000 die voorschrijft. Kenmerkend is het document 'Beleidskader Concessie OV 2020' waarin de volgende lijst van genodigden is te vinden:

- Ziekenhuizen en zorginstellingen;
- Scholen: voortgezet onderwijs, MBO-, HBO-scholen en Universiteit;
- Brancheorganisaties / Kamer van Koophandel en ondernemersverenigingen;
- Bedrijven;
- Publiekstrekkers, zoals Keukenhof en Avifauna;
- Wmo- en Ouderenraden;
- Mensen met een beperking / of vertegenwoordigers van hen;
- Buurtbusverenigingen;
- Aangrenzende concessieverleners (OV-autoriteiten);
- Reizigersoverleg Hollands Midden.

Terecht, maar de belangrijkste groep, gerekend in reisafstanden en gemeentelijke vitaliteit ontbreekt. Dat zijn de vele forenzen vanuit de regio's in de steden werken of daar een opleiding volgen. Verreweg de meesten blijken per auto te reizen; de retour-reis met het huidige OV kost dikwijls een uur extra. Voor velen is dit ook een argument om te verhuizen. Het resultaat is bekend: vergrijzing van de dorpen. Voor verre weg de meeste forenzen is het OV inderdaad te langzaam. Ze hebben daarom geen belangstelling voor dit OV en zijn daarom ook niet te vinden in enige consultatie.

Hoe zijn de forenzen dan wél te vertegenwoordigen? De wettelijke toegang gaat via de Gemeente. De gemeente heeft daarin ook een praktisch en sociaal belang. Namelijk het terugdringen van vergrijzing en daarmee samenhangend, het recht van inwoners om ook zonder auto volwaardig maatschappelijk te kunnen deelnemen. Praktisch gezien, maar ook vanuit de statistieken zou voor hen een retourreis per OV all-in niet meer dan een halfuur langer mogen duren die per auto.

De vraag is nu: hoe zijn aanvaardbare bovengrenzen voor reistijden als praktisch hanteerbare criteria aan het PVE toe te voegen? En de tweede vraag: Hoe is dit van toepassing op "Groot Noordwijk"? Dit begint met de toegang tot de treinstations.

5. Effectief OV voor Noordwijk

De OV-knooppunten voor Noordwijk die toegang geven tot de stedelijk omgeving zijn die bij de treinstations: Leiden Centraal, Sassenheim, Voorhout en Hillegom. De laatste is vooral belangrijk voor De Zilk. Hoe is de potentiële vervoersvraag overzichtelijk in kaart te brengen? De vraag vanuit de vele haltes is modelmatig samen te voegen in een klein aantal centraal gelegen haltes (eventueel nieuw in te richten). Uiteraard zijn dit de vier centra: Noordwijk Binnen (Gemeentehuis), Noordwijk Zee (Parallel Boulevard), Noordwijkerhout Centrum en De Zilk (Beeklaan).

Voor forensen en hen die de stedelijke centra willen bezoeken zijn vooral snelle verbindingen met de treinstations belangrijk. Dat niet alleen. Snel (en goedkoop) OV tussen centra onderling is belangrijk voor de samenhang en synergie binnen Noordwijk zelf. Nu kost een busrit retour tussen Noordwijkerhout en Noordwijk Binnen en Zee bijna een uur. Dus men blijft in de buurt, of pakt de auto. De gemeente helpt met parkeerplaatsen. De trip per bus zou retour niet meer 20 minuten mogen duren en zou tussen 10 en 16 uur gratis moeten zijn.

De huidige reistijden zijn met enige vlijt af te leiden uit de ANWB routeplanner, de 9292-app en het Arriva busboek-2020 als snelste optie inclusief de noodzakelijke wandeling naar en vanuit de bushalte; in verband met de tijdelijke sluiting van Parallel Boulevard, zijn hierin de reistijden van 2020 verwerkt.

Reistijden tussen de centra en de treinstations in minuten (anno 2020)

	Fiets	Auto	Bus huidig
	Nh NB NZ DZ	Nh NB NZ DZ	Nh NB NZ DZ
Noordwijkerhout	- 18 23 12	- 6 11 7	- 24 24 11
Noordwijk Binnen	18 - 7 41	6 - 5 11	24 - 16 37
Noordwijk Zee	23 7 - 44	11 5 - 13	24 16 - 37
De Zilk	25 41 44 -	7 11 13 -	11 37 37 -
Sassenheim Station	30 29 35 49	12 11 13 17	31 27 30 40
Voorhout Station	22 13 18 47	13 10 12 14	22 23 17 31
Hillegom Station	33 49 52 9	11 13 16 4	15 39 46 6
Leiden CS	51 39 46 75	17 16 18 21	44 23 30 40

Fietsen binnen Noordwijk en Voorhout is goed te doen, maar dat is lang niet voor iedereen altijd mogelijk. Ook de auto heeft grenzen: parkeren. Retour gerekend zijn de meeste busdiensten te langzaam. Dit betreft vooral Noordwijkerhout. Is dit OV zonder extra inzet van capaciteit te verbeteren?

Met behulp van de ANWB-routeplanner, het Arriva-busboekje en een calculator is het is een kwestie van inpassen, optellen en opnieuw proberen. Alle haltes dienen te worden bediend (eventueel in andere volgorde dan nu) en er komen twee haltes bij: een vlak bij het gemeentehuis in Noordwijk Binnen en een dicht bij het centrum van Noordwijkerhout. De tijdsduur van elke lijn-rit moet (eventueel in combinatie met andere lijnen) passen in een uur-schema dat ook voorziet in rustpauzes voor de chauffeur. En het moet binnen dezelfde inzet aan bus-capaciteit als nu nodig is.

Met twee forse ingrepen blijkt dit te lukken: (i) Lijn 57 rijdt dan tussen De Zilk en Noordwijkerhout non-stop over de N206 en gaat via Voorhout direct naar Sassenheim/Station; (ii) de huidige 20/21-lijnen worden vervangen door een lijn Noordwijkerhout – Noordwijk – Leiden en door een lijn Sassenheim/Station – Noordwijk – Leiden. Met opsomming van enkele kenmerkende haltes zijn deze twee lijnen als volgt te typeren:

Lijn X: Noordwijkerhout, Noordwijk, Rijnsburg, Leiden CS

Schelft – Schelft/Wildlaan – Kerkstraat – Hoogstraat – Kerkeland –
 – Gooweg/Schulpweg – Langelaan – Gooweg/Meeszstraat – Schiestraat –
 – H.Geestweg – Picképlein – Beeklaan – Heenweg – Frederiksoord –
 – Universiteit – Bio Science Park – Leiden CS

Lijn Y: Sassenheim, Noordwijk, Rijnsburg, Leiden CS

Sassenh/Station – AKZO – Boechorst – Boerenburg – v.Panhuyssstraat –
 – Vuurtoren – Picképlein – Beeklaan – Herenweg – Willem vd Bergh –
 – Heenweg – Frederiksoord – Universiteit – Bio Science Park – Leiden CS

De wijzigingen op lijn 57, de twee lijnen 'X' en 'Y' in combinatie met de huidige te handhaven lijnen leiden dan tot de volgende reistijden. Een verlenging van de R-netlijn vanuit Leiden – Katwijk – Noordwijk ESA ESTEC tot Noordwijk Binnen en Noordwijk Zee zal nog een snellere verbinding geven, maar dit is hierin niet meegenomen

De reistijden, op te nemen als norm

	normtijden
	Nh NB NZ DZ
Noordwijkerhout	- 7 13 9
Noordwijk Binnen	7 - 6 16
Noordwijk Zee	13 6 - 22
De Zilk	9 16 22 -
Sassenheim Station	16 16 17 25
Voorhout Station	22 19 17 20
Hillegom Station	12 22 29 6
Leiden CS	28 24 19 34

Het resultaat is overtuigend en realistisch. De centra zijn nu retour onderling binnen 25 minuten bereikbaar; vanuit De Zilk is dit 45 minuten. Vanuit Noordwijkerhout naar de stations Sassenheim en Leiden is dit retour respectievelijk 30 en 50 minuten. Vanuit Noordwijk naar deze stations zal het retour 15 minuten sneller zijn. En inderdaad met dezelfde inzet aan bus-capaciteit. Dit snellere OV zal ook meer reizigers trekken, hetgeen gunstig is voor de exploitatie.

