

Gedeputeerde Staten

Postbus 90602  
2596 LP Den Haag

Rotterdam, 07 november 2019

Betreft: Advies concept-beleidskader aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord

Geachte \_\_\_\_\_,

Wij hebben het concept-Beleidskader voor de aanbesteding van de concessie voor Zuid-Holland Noord met belangstelling gelezen en stellen het op prijs dat we zijn uitgenodigd voor een consultatie-sessie. Op basis van het document en de consultatie-sessie van 7 oktober 2019, geven wij hieronder per hoofdstuk ons advies.

### **Hoofdstuk 2**

Rondom ZHN liggen twee metropolen. Een deel van de dru's wordt in andere gebieden besteed. Dat is historisch zo gegroeid. Wij vragen ons af of er ook gekeken wordt naar de ontwikkelingen in aangrenzende gebieden en wat dat betekent voor de vervoersvraag in ZHN. Daarnaast kunnen wij niet overzien of in de overwegingen ten aanzien van de vervoersvraag de railverbindingen zijn meegenomen.

- 1. Wij adviseren u in het beleidskader helderder aan te geven wat ontwikkelingen in de aangrenzende gebieden betekenen voor de vervoersvraag in ZHN en in welke mate railverbindingen mee worden genomen in het bepalen van de vervoersvraag.*

### **Hoofdstuk 3**

De ambitie in het concept-beleidskader ondersteunen wij: 'De vervoerder wordt uitgedaagd om te komen met innovatieve oplossingen en het OV continue door te ontwikkelen' (zie hfst 7). Wij begrijpen dat de provincie in eerste instantie een beleidsontwikkelingsrol heeft en vervolgens een passieve rol. Hierdoor lijkt het alsof de provincie geen rol meer speelt in innovatie nadat de concessie is gegeven. De actieve rol is dan aan de vervoerder. Wij ondersteunen de gedachte dat het belangrijk is om een heldere rolverdeling te hebben. Tegelijkertijd vragen wij ons af hoe de

secretariaat  
Walenburgerplein  
104  
3039 AN Rotterdam  
T: (010) 303 2998  
Mail:  
[info@rocovhm.nl](mailto:info@rocovhm.nl)

Site:  
[www.rocovhm.nl](http://www.rocovhm.nl)

provincie de vervoerder uitdaagt om met innovatieve oplossingen te komen, ook tijdens de looptijd van de concessie.

2. *Wij adviseren u om de ontwikkelingsfunctie van de provincie binnen de concessie duidelijker te beschrijven en uit te werken.*

#### **Hoofdstuk 4**

In het beleidskader wordt gesproken van hemelsbrede afstanden die niet aangeven wat de feitelijke loopafstand is. De genoemde maten suggereren een bepaalde afstand terwijl die in de praktijk afhangt van de omwegen die gemaakt moeten worden en de kwaliteit op de route waardoor de feitelijke afstand varieert.

3. *Wij zien in het beleidskader graag toegelicht wat het gebruik van het begrip 'hemelsbrede afstanden' betekent voor de ontsluitings- en dekkingseisen en hoe de kwaliteit voor de reiziger gewaarborgd wordt. Er zijn verschillende halte-onderzoeken waarin normen staan die gehanteerd kunnen worden.*

De provincie gaat uit van infrastructuur en haltes die bediend moeten worden. De vervoerder kan zelf kiezen hoe dit wordt ingevuld, bijvoorbeeld door Katwijk-Leiden en Leiden-Zoetermeer aan te bieden of te rijden als één lijn Katwijk-Zoetermeer. In het beleidskader is dit niet helder verwoord waardoor er verwarring kan ontstaan.

4. *Wij adviseren u om in het beleidskader duidelijker aan te geven binnen welke kaders het bestaande lijnennet mag worden aangepast en welke garanties voor aanpassing aan de infrastructuur worden geboden.*

In het beleidskader zou niet op lijnniveau worden gesproken, maar lijn 361 is daar kennelijk een uitzondering op. De tekst gaat nog uit van de oorspronkelijke R-net plannen, maar de situatie is inmiddels gewijzigd. Dat hangt samen met de voorgenomen woningbouw in Lisserbroek. De lijn 361 Noordwijk – Schiphol is inmiddels opgeknipt in een deel Noordwijk – Sassenheim (dat is toegevoegd aan lijn 385) en een deel Sassenheim – Schiphol. Dat laatste deel gaat een andere route volgen via Lisserbroek naar Getsewoud. De afgelopen periode zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over de infrastructuur. Na realisatie ligt het voor de hand dat de Amstelland-Meerland lijn 397 Schiphol – Getsewoud (Nieuw-Vennep) via Lisserbroek wordt doorgetrokken naar Lisse. Dan kan lijn 361 vervallen. Dit gaat gepaard met een wijziging van onderlinge gedooglijnen, en eventueel budget. Daar kan in het beleidskader al op worden ingegaan.

5. *Wij zouden graag willen dat de afspraken die zijn gemaakt in de vorige bestuursperiode in dit beleidskader worden opgenomen. Wij stellen u voor om de passages die te maken hebben met bovengenoemde problematiek nog een keer goed te bestuderen zodat hetgeen u opneemt klopt met de eerdere afspraken.*

Wij constateren dat een helder beleid rond het HOV-tarief ontbreekt, waardoor dit tarief niet op alle R-netlijnen geldt. Dit wekt verwarring. Daarnaast zullen de tarieven in de nieuwe concessie omhooggaan als de Staten niet opnieuw verlaagde tarieven hanteren. Wij hebben onze zorg ook al in eerdere adviezen geuit.

6. *Wij adviseren om het tarievenbeleid in het beleidskader transparant uit te werken zodat er een helder beeld ontstaat.*

Wij zijn van mening dat het aantal overstappen om van A naar B te komen, beperkt zou moeten zijn, niet alleen rond knooppunten maar overal. Op dit moment heeft de vervoerder de vrijheid om lijnen te knippen. Dit heeft (mogelijk) consequenties voor het aantal keren dat de reiziger moet overstappen met alle tijdsverlies van dien. Wij constateren dat er in het beleidskader niets is opgenomen over het aantal gewenste overstappen.

*7. Wij adviseren om in het beleidskader aan te geven hoeveel overstappen binnen de regio aanvaardbaar zijn, bijvoorbeeld 80% binnen 2 overstappen.*

In de tekst van het beleidskader staat dat de Provincie kiest voor een ketenconcessie en de vervoerder uitdaagt om dit in te vullen. Wij constateren dat er tegenover deze uitdaging geen extra geld beschikbaar wordt gesteld. Het is niet duidelijk waar het aanvullend vervoer uit betaald moet worden. Wij zijn van mening dat de ketenconcessie niet gefinancierd kan worden uit het huidige aantal dru's, omdat het onzes inziens ten koste gaat van het huidige voorzieningenniveau. Overigens constateren wij ook dat er in de tekst ten aanzien van de ketenconcessie niets is opgenomen over de toegankelijkheid voor mensen met een beperking en wij vinden het belangrijk dat in het beleidskader ook aan deze groep uitdrukkelijk aandacht wordt geschonken.

*8. Wij adviseren om duidelijker en concreter aan te geven wat verstaan wordt onder 'De provincie kiest voor een ketenconcessie en daagt de vervoerder uit om dit in te vullen'.*

#### **Hoofdstuk 5**

In het beleidskader wordt aangegeven dat de vervoerder informatie moet aanleveren voor de DRIS. In principe is deze informatie hetzelfde als op de vertrekstaten. Wij constateren dat informatie rond omleidingen en rituitval vaak onvoldoende of ontbrekend is, terwijl dit wel belangrijke informatie is voor de reiziger.

*9. Wij adviseren u om na te gaan of reisinformatie ook op andere manieren aan de klant gecommuniceerd kan worden en of het mogelijk is om informatie over verstoringen zoals omleidingen en rituitval op te nemen.*

#### **Hoofdstuk 6**

Wij onderschrijven de ambitie van de provincie om te streven naar een duurzame vloot. Hierbij zijn er wel een aantal aandachtspunten. Het rijden met elektrische bussen kan consequenties hebben voor de lijnvoering en het aantal overstappen doordat accu's een beperkte reikwijdte hebben en opgeladen moeten worden. Daarnaast is het voor andere weggebruikers, waaronder mensen met een beperking, belangrijk dat de stillere elektrische bussen tijdig opgemerkt worden door geluidssignalen en dat rekening wordt gehouden met wetgeving rond toegankelijkheid en veiligheid.

*10. Wij adviseren u om in het beleidskader de huidige ontwikkelingen en ambities ten aanzien van de energietransitie zorgvuldig op te nemen. Het is niet alleen belangrijk dat het beleid hierover goed geformuleerd wordt, maar ook dat technische consequenties goed worden meegenomen. Ook stellen wij voor dat u in het beleidskader opneemt dat het nieuwe elektrische vervoer voldoet aan de toekomstige regelgeving rondom de hoorbaarheid.*

## Hoofstuk 7

Wij constateren dat er in de beleidscyclus onvoldoende aandacht is voor evaluatie en monitoring.

*11. Wij zien graag dat u kaders beschrijft voor monitoring en evaluatie zodat het beleid eenvoudig opgevolgd kan worden.*

Het busstation van Leiden wordt door de gemeente Leiden ontwikkeld en het tijdsplan en de inhoud zijn nog niet uitgekristalliseerd. In het beleidskader wordt niet duidelijk wat de planning van de gemeente Leiden betekent voor de partijen die straks moeten inschrijven op de concessie. Wij vragen ons af of dit er niet toe leidt dat er inschrijvingen komen die onrealistisch zijn door mogelijke vertragingen vanuit Leiden. Vanwege het belang van dit knooppunt vragen wij om hier specifiek aandacht aan te besteden. Deze problematiek komt overigens ook in andere gemeenten voor.

*12. Wij adviseren om in het beleidskader meer aandacht te geven aan de onzekerheden rond knooppunten die in ontwikkeling zijn.*

Op korte termijn komt er nieuwe wetgeving rond toegankelijkheid en OV. Dit is niet opgenomen in het concept-beleidskader.

*13. Wij adviseren om nieuwe ontwikkelingen rond toegankelijkheid nu al mee te nemen in het beleidskader zodat het vervoer in de nieuwe concessie voldoet aan de eisen.*

Tot slot zouden wij graag betrokken willen worden bij het proces voorafgaand aan de gunning en de mogelijkheid krijgen om aan te geven welke wegingsfactoren voor gunning door RHM belangrijk worden gevonden. Wij horen graag van u hoe en wanneer dat zou kunnen.

Met vriendelijke groeten,

Voorzitter RHM