

BIJLAGE

Reactienota n.a.v. bestuurlijke reactie regio's op stuurgroepversie ontwerp-PvE 25 juni 2020

Geachte leden van de Stuurgroep aanbesteding OV-concessie ZHN,

Op 25 juni 2020 is een concept van het ontwerp Programma van Eisen (hierna: PvE) voor de nieuwe OV-concessie Zuid-Holland Noord besproken in de vergadering van de Stuurgroep aanbesteding OV-concessie ZHN. In vervolg daarop hebben beide regio's de in de vergadering ingebrachte punten per brief onder de aandacht van de provincie gebracht, met daarbij de opmerking dat verschillende onderwerpen die de regio Midden Holland in haar brief heeft opgenomen tijdens de beleidsfase ook door de regio Holland Rijnland zijn geadresseerd. Dit geldt in het bijzonder voor de reacties 1, 11 en 14.

Hieronder geven wij aan hoe wij uw opmerkingen in de huidige versie van het ontwerp PvE hebben verwerkt. Soms verwijzen we hierbij naar het Beleidskader aanbesteding OV-concessie Zuid-Holland Noord (hierna: Beleidskader) dat op 22 april 2020 door Provinciale Staten is vastgesteld en dat de uitgangspunten bevat voor de aanbesteding. Het ontwerp-PvE is hier een uitwerking van.

Nr.	Reactie	Beantwoording
Reactie regio Midden Holland d.d. 29 juni 2020 (kenmerk 135-MH)		
1	a) Goed bereikbaar landelijk gebied Voor de regio Midden-Holland is goede bediening van het landelijk gebied essentieel. De huidige combinatie in het PvE van bedieningseisen met onderliggende artikelen 3.2.1 en 3.7.1 is complex. De bedieningseisen bieden de vervoerder de mogelijkheid het lijnenaanbod in landelijk gebied sterk te versralen. Dit wordt, naar wij zien, voorkomen door hetgeen is bepaald in artikel 3.7.1. De regio hecht waarde aan hetgeen beschreven wordt in lid 3 van dit artikel: dat de vervoerder deur-halte vervoer aan moet bieden als er twee uur geen lijngebonden OV aanwezig is vanaf één uur na de laatste lijngebonden rit. Wij willen ervoor pleiten dit een meer prominente en eenduidige plek te geven in het PvE. Wij achten het van groot belang dat de	Wij hebben uw verzoek overgenomen door in artikel 3.1.1, lid 1 de minimale bedieningsperioden concreet te benoemen. Voor het openbaar vervoer worden de bedieningseisen tijdens deze perioden nader uitgewerkt in artikel 3.2.1 en voor deur-halte vervoer worden de bedieningseisen tijdens deze perioden nader uitgewerkt in artikel 3.7.1.

	<p>vervoerder ook in de toekomst een aanbod binnen de gehele regio biedt dat vergelijkbaar is met het huidige lijnennet. Wij hechten waarde aan zoveel mogelijk reguliere buslijnen en op plekken en tijden dat de vraag daarnaar te laag is goed aanvullend openbaar vervoer.</p>	
2	<p>In het PvE (artikel 6.1 Ontwikkelopdracht) wordt de vervoerder ontwikkelvrijheid gegeven. Hier zijn wij voorstander van, op dit moment weten wij alleen nog niet in detail hoe het vervoer er in de toekomst uit zal zien, dus er moet ruimte zijn voor innovatie. Echter deze innovatie en ontwikkeling moeten wel passen binnen de doelstellingen die wij als gezamenlijke overheden met het openbaar vervoer voor ogen hebben. Wat ons betreft krijgt de vervoerder ontwikkelvrijheid, maar houdt de concessieverlener het laatste woord over substantiële wijzigingen. Mocht de vervoerder bijvoorbeeld in de loop van de concessieperiode een substantiële verschuiving van dienstregelingsuren van landelijk gebied naar stedelijk gebied overwegen of van minder frequente lijnen naar hoogfrequente lijnen, dan is in onze ogen goedkeuring van de concessieverlener vereist en moet hierover afstemming plaatsvinden tussen provincie en gemeenten.</p> <p><i>Een actueel voorbeeld: Arriva wil Lijn 383 niet meer via Moerkapelle laten rijden. Moerkapelle wordt met lijn 382 reeds afdoende bediend. In gezamenlijk overleg met Arriva is nu afgesproken dat zij toch nog eens gaan kijken naar het wel via Moerkapelle laten lopen van lijn 383.</i></p>	<p>De concessiehouder heeft ontwikkelruimte binnen de kaders die het PvE stelt, dus geen volledige vrijheid.</p> <p>De concessiehouder mag jaarlijks voorstellen doen tot wijzigingen van zijn aanbod. De meerwaarde van deze wijzigingen zal hij op basis van de vervoervraag moeten onderbouwen. Hij mag de wijzigingen echter alleen doorvoeren nadat Gedeputeerde Staten het betreffende vervoerplan hebben goedgekeurd. Aan deze goedkeuring gaat advisering door het ROCOV Hollands Midden en de Stuurgroep OV ZHN vooraf. Op deze wijze is de afstemming tussen provincie, regio's en gemeenten (en consumentenorganisaties) geborgd.</p>
3	<p>In artikel 3.3.3 staat aangegeven dat “de concessiehouder alle Verplichte Haltes zoals genoemd in bijlage @ opneemt in zijn netwerk van vast lijngebonden openbaar vervoer.” Bijlage @ is nog niet bekend, maar we zouden met u nog goed naar deze lijst willen kijken, zodat bijvoorbeeld ook een hotspot zoals het Groene Hart Ziekenhuis hierop staat.</p>	<p>De bijlage met de verplichte haltes is inmiddels gereed en als bijlage bij het ontwerp PvE gevoegd. De verplichte haltes zijn bestaande en toekomstige R-nethaltes. Daarnaast moet de concessiehouder het Groene Hart Ziekenhuis (locaties Bodegraven, Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel) verplicht bedienen op grond van artikel 3.2.1, lid 4 (bediening zorginstellingen, een overzicht daarvan vindt u in bijlage 5). Bediening van deze haltes is verplicht tenzij de Gedeputeerde Staten</p>

		bijvoorbeeld in het kader van een tussentijdse herijking (zie artikel 7.2.1) besluiten tot een aanpassing van deze bijlage.
4	<p>b) Bijdragen aan inclusieve maatschappij</p> <p>Wij waarderen de in hoofdstuk 4 opgenomen artikelen over de fysieke toegankelijkheid van materieel. Naast de in het PvE opgenomen eisen met betrekking tot fysieke toegankelijkheid van materieel willen wij ook aandacht vragen voor mentale toegankelijkheid. Mensen moeten weten en erop kunnen vertrouwen dat zij zelfstandig en veilig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. De vervoerder moet wat ons betreft worden uitgedaagd hier adequaat invulling aan te geven.</p>	<p>Onder andere door extra eisen te stellen aan (de opleiding van) het personeel (artikelen 4.4.1 en 4.4.3), inrichting van het materieel (paragraaf 4.5), sociale veiligheid (artikel 4.6.1) en de begrijpelijkheid van reisinformatie (artikel 4.7.2) borgen we dat reizigers kunnen rekenen op een betrouwbare, veilige en begrijpelijke dienstverlening.</p> <p>Wij merken daarbij nog op dat naast de toegankelijkheid van het materieel en de reisinformatie, ook de toegankelijkheid van o.a. haltes de toegankelijkheid van het openbaar vervoer bepaalt. Dit laatste is echter de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder en niet van de vervoerder.</p>
5	<p>In het PvE (art. 3.7.2) wordt kort ingegaan op oproepgestuurd lijngebonden vervoer. In onze ogen biedt dit kansen voor de vervoerder om invulling te geven aan inclusief vervoer. Juist het oproepafhankelijk openbaar vervoer biedt mogelijkheden in te spelen op doelgroepen die anders moeilijk van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Kunt u aangeven of het PvE de vervoerder voldoende ruimte biedt voor het invulling geven aan inclusief vervoer door inzet van oproepgestuurd lijngebonden vervoer?</p>	<p>De concessiehouder heeft de ruimte om oproepafhankelijk openbaar vervoer aan te bieden als aanvulling op het vaste openbaar vervoer en deur-halte vervoer. Wij hebben daarbij besloten om anders dan in de eerdere versie te spreken over vast en oproepafhankelijk openbaar vervoer in plaats van over vast en oproepafhankelijk lijngebonden openbaar vervoer. Volgens de wettelijke definitie moet wel sprake zijn van een dienstregeling, zijnde een voor iedereen kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht. Binnen deze wettelijke kaders bieden we de vervoerder ruimte om een voldoende inclusief minimumaanbod te kunnen bieden.</p> <p>In het Beleidskader (paragraaf 4.4) is beschreven wat de overwegingen zijn om het regionaal Collectief Vraagafhankelijk Vervoer niet in de OV-concessie te integreren.</p>

<p>6</p>	<p>In het algemeen hechten wij er grote waarde aan dat de vervoerder tijdens de concessieduur wordt gestimuleerd om nieuwe, moderne vervoersvormen toe te passen in Zuid-Holland Noord. Denk hierbij aan MaaS, Vlinder- en flexconcepten. Tijdens de marktconsultatie wordt gevraagd naar invulling van het deur-halte vervoer. Wat ons betreft wordt niet vanuit de bestaande kaders naar de invulling van deur-halte vervoer (en ook ander oproepgestuurd vervoer) gekeken, maar wordt de vervoerder daar juist uitgedaagd aan te geven wat voor (wellicht nieuwe) vervoersvormen ze vanuit een open situatie het meest wenselijk achten.</p> <p>Zoals eerder aangegeven, vinden wij het van belang dat een vervoerder nieuwe mobiliteitsontwikkelingen mee kan nemen om zoveel mogelijk reizigers te binden en te voorzien van een mobiliteitsproduct waar zij behoefte aan hebben.</p>	<p>In de marktconsultatie van het ontwerp PvE is de provincie voornemens om aan vervoerders te vragen welke (innovatieve) vormen van flexibel/oproepafhankelijk openbaar vervoer vanwege de eisen in het ontwerp PvE niet aangeboden kunnen worden, maar wel passen bij de doelstellingen van de concessie. Op basis van de resultaten van de marktconsultatie besluiten wij dan eventueel alsnog om het PvE op dit punt te verruimen, zolang dit past binnen de wettelijke definities van de begrippen openbaar vervoer en dienstregeling (zie ook onze beantwoording van reactie 5).</p> <p>In onze vraag aan de markt zullen wij duidelijk aangeven met welke kaders de vervoerders rekening moeten houden bij het optimaal invullen van de vervoersvraag. Deze kaders zullen in elk geval de bepalingen in het ontwerp PvE betreffen, waaronder de bedieningseisen en de voorgeschreven OV-knooppunten/overstappunten. Van een helemaal open situatie zal daarom geen sprake zijn. Desalniettemin denken wij dat vervoerders voldoende vernieuwende ideeën kunnen inbrengen (als zij daar meerwaarde in zien). U kunt dan denken aan een uitwerking van/varianten op flexibel halte-halte vervoer (bijvoorbeeld vergelijkbaar met bestelBuzz in Alblasserwaard) of oproepafhankelijk vervoer van haltes naar knooppunten (bijvoorbeeld vergelijkbaar met de Vlinder in Gouda en Alphen a/d Rijn).</p>
----------	--	---

7	<p>In het beleidskader is aangegeven dat de vervoerder wordt uitgedaagd om een mobiliteitsproduct aan te bieden dat een “duidelijkere functie in het OV-netwerk heeft dan de huidige OV-taxi”. Kunt u aangeven of en hoe dit terugkomt in het PvE? In de regio Midden-Holland rijdt al de GroeneHartHopper. Vooral voor het deur-halte vervoer kan er synergiewinst verkregen worden door een nieuwe vorm van OV-taxi en CVV niet afzonderlijk te bezien, maar in de operationalisatie te laten samenwerken.</p>	<p>Een voorbeeld van een verduidelijking van de functie van het deur-halte vervoer, is dat niet alleen een vervoersmogelijkheid geboden moet worden vanaf adressen die ver van een halte liggen, maar dat ook deur-halte vervoer geboden moet worden op momenten van de dag dat er langere tijd geen openbaar vervoer rijdt. Zo verduidelijken we waarvoor het deur-halte vervoer uitkomst biedt: het bereikbaar maken van haltes van het openbaar vervoer vanuit het hele concessiegebied.</p> <p>De eisen aan het deur-halte vervoer gelden onafhankelijk van (de aanwezigheid van) CVV zoals de GroeneHartHopper. Deze keuze is vastgelegd in het Beleidskader. Eventueel kan de concessiehouder in de uitvoering van zijn deur-halte vervoer aansluiting zoeken bij het CVV, bijvoorbeeld door met dezelfde taxiondernemers afspraken te maken, dit onder de voorwaarde dat beide systemen herkenbaar en onderscheidend voor de reizigers zijn.</p>
---	--	---

8	<p>c) Knooppuntenlijst van regio Midden Holland als basis voor ontwikkeling lijnennet</p> <p>Regio Midden Holland heeft een studie uit laten voeren naar knooppunten en een lijst met OV-knooppunten, overstappunten en mobiliteitspunten vervaardigd. Deze lijst en de achterliggende Uitgangspuntennotitie voegen wij als bijlage bij deze brief. De hierin genoemde OV-Knooppunten en Overstappunten sluiten aan bij tabel 3.2 van het PvE. De daarnaast in de lijst opgenomen mobiliteitspunten zijn de punten waar de gemeenten in Midden-Holland de komende jaren in gaan investeren om de kwaliteit ervan te verbeteren. Deze lijst dient als input voor de nieuwe vervoerder zodat deze weet waar punten zijn met optimale overstap- en bereikbaarheid-kwaliteit en hier rekening mee kan houden bij het bepalen van het toekomstige lijnennet. Deze lijst is niet statisch, afhankelijk van ruimtelijke en vervoerskundige ontwikkelingen kunnen punten wijzigen of toegevoegd worden. Wij waarderen het dat de provincie heeft toegezegd deze lijst als bijlage bij de aanbesteding in te voegen. Wij zien dit als een belangrijk startpunt om de ontwikkeling van het lijnennet door de vervoerder en inspanningen van de gemeenten goed op elkaar af te stemmen.</p>	<p>Wij zullen uw lijst met knooppunten en de uitgangspuntennotitie als achtergrondinformatie bij de aanbestedingsdocumenten voegen zodat deze informatie door de inschrijvers eenvoudig te raadplegen is en zij hier bij hun inschrijving en rekening mee kunnen houden. Tijdens de uitvoering van de concessie kunnen concessiehouder en gemeenten, uitgaande van de (potentiële) vervoervraag, gezamenlijk afspraken maken over de (door)ontwikkeling en inrichting van knooppunten.</p>
9	<p>e) Benutten van GroeneHartHopper voor oproepafhankelijk OV</p> <p>In het PvE staan geen vereisten opgenomen over benutting van het CVV voor de uitvoering van oproepafhankelijk OV (hooguit in 6.3.6 dat afstemming plaats moet vinden). Het staat de vervoerder wel vrij binnen de opdracht afspraken met de GroeneHartHopper te maken (delen van) oproepafhankelijk OV uit te voeren. De regio Midden Holland wil ervoor pleiten in het PvE op te nemen dat de toekomstige vervoerder uitgedaagd wordt een slimme koppeling met het CVV te maken. Door de aansluiting te zoeken met de GroeneHartHopper bij de invulling van het deur-halte vervoer is naar onze verwachting efficiencywinst te behalen.</p>	<p>Eén van de uitgangspunten voor de aanbesteding is dat de concessiehouder openbaar vervoer en deur-halte vervoer aanbiedt onafhankelijk van het CVV dat in het concessiegebied aanwezig is. Deze keuze is vastgelegd in het Beleidskader.</p> <p>De concessiehouder heeft daarbij de mogelijkheid om samenwerking te zoeken met de aanbieder(s) van CVV onder de voorwaarde dat beide systemen herkenbaar en onderscheidend zijn voor reizigers. Dit is een afweging van de uiteindelijke concessiehouder. Zie ook onze beantwoording van reactie 7.</p>

10	<p>De rapportage van de evaluatie van het CVV om te bepalen of de provinciale bijdrage aan het OV-deel van de GroeneHartHopper wordt gecontinueerd is gepland eind 2023. Dan is de nieuwe aanbesteding van de GroeneHartHopper reeds afgerond. Wij zouden willen verzoeken deze evaluatie eerder uit te voeren (rapportage medio zomer 2021) zodat wij de uitkomsten daarvan mee kunnen nemen in de komende aanbesteding van de GroeneHartHopper.</p>	<p>Het uitvoeren van de evaluatie van het CVV valt buiten de scope van deze aanbesteding. Het besluit om de evaluatie van het CVV in 2023 uit te voeren is door Gedeputeerde Staten genomen in 2019 (zie brief aan Provinciale Staten: 'Samenwerking doelgroepenvervoer en openbaar vervoer voor de aanbesteding van de concessie Zuid-Holland Noord', 7 mei 2019).</p>
11	<p>f) Eerst bewegen dan bouwen Het is goed dat in het PvE concrete waarden genoemd worden waarmee invulling wordt gegeven aan 'eerst bewegen dan bouwen'. Het is van belang dat een goede afstemming tussen vervoerder en gemeenten plaatsvindt om de plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkeling van het OV lijnennet goed op elkaar af te stemmen. Dit zou ook meegenomen kunnen worden in de overleggen die in het kader van het wegbeheerdersconvenant uitgevoerd worden.</p>	<p>In het ontwerp PvE nemen wij op dat de concessiehouder ervoor zorgt dat de provincie eventuele bestuurlijke afspraken met wegbeheerders kan nakomen (zie artikel 6.3.4). Wij gaan er daarbij vanuit dat gemeenten vanaf het begin in de vormgeving van hun plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met een goede uitgangssituatie voor het openbaar vervoer.</p> <p>Verder zal er in de nieuwe concessie net als in de huidige concessie afstemming plaatsvinden tussen concessiehouder en gemeenten via de Stuurgroep OV ZHN, waarin de gemeenten via de regio's Holland Rijnland en Midden Holland zijn vertegenwoordigd (zie artikel 6.3.2).</p>

12	<p>f) Grensoverschrijdende lijnen Veel inwoners van Midden-Holland verplaatsen zich van en naar andere concessiegebieden. Grensoverschrijdende lijnen zijn daarom voor ons bijzonder van belang. Biedt het PvE de garantie dat de kwaliteit van de grensoverschrijdende lijnen in stand wordt gehouden en ruimte voor eventuele uitbreidingen of verbeteringen van de grensoverschrijdende lijnen?</p>	<p>Wij delen uw mening wat betreft het belang van de grensoverschrijdende lijnen voor de inwoners van het concessiegebied. Daarom hebben wij in een aangepast artikel 2.1.2 voorgeschreven dat de concessiehouder in elk geval in het eerste jaar van de concessie vast openbaar vervoer aanbiedt op de in de dienstregeling van 2024 opgenomen concessiegrensoverschrijdende verbindingen. Het ontwerp PvE biedt hiermee de garantie dat de grensoverschrijdende lijnen in elk geval in het eerste dienstregelingjaar van de nieuwe concessie aangeboden worden, maar biedt geen garantie dat het aantal ritten per dag gelijk blijft: de concessiehouder mag de frequenties en bedieningstijden afstemmen op de vervoervraag. In de daaropvolgende jaren van de concessie heeft de concessiehouder de ontwikkelruimte om wijzigingen in zijn aanbod voor te stellen.</p>
13	<p>g) Nachtnet mag niet ten koste gaan van dagnet Wij waarderen het dat in het PvE staat aangegeven dat het nachtnet niet kan worden ingezet om te voldoen aan de minimum bedieningseisen. Het nachtnet mag aangeboden worden, maar wat ons betreft niet ten koste van het aanbod gedurende de dag.</p>	<p>Ten opzichte van de versie die in de stuurgroep besproken is hebben wij nog verduidelijkt dat dienstregelingen ingezet op nachtlijnen niet meetellen bij de invulling van het aantal dienstregelingen dat de concessiehouder in zijn inschrijving heeft aangeboden. Uitzondering is R-netlijn 470, waarvoor vanwege zijn positie voor woon-werkverkeer een 24-uursbediening geldt.</p> <p>Verder wordt in het Beleidskader (paragraaf 4.2.3) het uitgangspunt beschreven dat (onder andere) nachtlijnen die niet (alleen) vanuit hun reizigersopbrengsten kunnen worden bekostigd zijn toegestaan, mits een financier (niet zijnde de provincie of concessiehouder) de resterende kosten draagt. Zo borgen wij dat het volledige voor de concessie beschikbaar gestelde budget aan het aanbod gedurende de dag ten goede komt.</p>

<p>14</p>	<p>h) Prikkel voor opvolger van ‘Voor Elkaar Pas’ of soortgelijke activiteiten</p> <p>In het PvE staat een artikel over inspanningen van de vervoerder voor speciale tarieven/reisproducten voor typen reizigers (4.1.1 lid 6). Dit artikel laat de vervoerder veel ruimte en is niet SMART geformuleerd. Het gaat er de regio om de vervoerder te stimuleren om activiteiten zoals de ‘Voor Elkaar Pas’ te ontplooiën waarmee als resultaat wordt verkregen dat diverse doelgroepen meer van het OV gebruik maken.</p>	<p>De in artikel 4.1.1 beschreven ruimte maakt het mogelijk om reisproducten te ontwikkelen die passen bij de doelen van de concessie en de typen reizigers die zijn onderscheiden in paragraaf 1.2. Het ontwikkelen van reisproducten is primair de verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Wij erkennen dat de ‘Voor Elkaar Pas’ voorziet in de behoeften van reizigers en door gemeenten wordt gewaardeerd. Wij kunnen continuering van de ‘Voor Elkaar Pas’ echter niet voorschrijven omdat het een door de huidige concessiehouder Arriva ontwikkeld product is. Wel maar hebben wij, in aanvulling op de ruimte die artikel 4.1.1 sowieso al biedt, een nieuw lid toegevoegd waarin we de ‘Voor Elkaar Pas’ functioneel omschrijven en als een aanvulling en aanscherping van artikel 4.1.1 lid 6 kan worden gelezen.</p> <p>Nieuw lid van artikel 4.1.1:</p> <p>7. De Concessiehouder biedt op verzoek van Derden, na overeenstemming met de aanvrager over de afwikkeling van de financiële gevolgen en na instemming van de Concessieverlener, voor specifieke doeleinden en/of doelgroepen, waaronder leerlingen in het speciaal onderwijs, medewerkers van sociale werkplaatsen en mensen met een wmo-indicatie, Openbaar Vervoer tegen een speciaal tarief, onder de voorwaarde dat het speciale tarief niet strijdig is met het Landelijk Tarievenkader en het provinciaal Tarievenkader OV.</p> <p>In het kader van de marktconsultatie zullen wij vervoerders expliciet vragen naar deze beide leden te kijken.</p>
-----------	--	---

15	<p>Het PvE moet ruimte bieden voor gemeenten om aanvullende afspraken met de vervoerder te maken over speciale producten.</p>	<p>Het PvE bevat alleen afspraken tussen provincie en concessiehouder. Wij nemen hierin ook afspraken op die betrekking hebben op inspanningen die de concessiehouder moet verrichten om de doelen voor de concessie in samenwerking met derden (bijvoorbeeld gemeenten) in te vullen. Een voorbeeld daarvan is artikel 4.1.1, leden 6 en 7 en onze beantwoording van reactie 13 waar het gaat om het bieden van nachtvervoer, waarbij een vergelijkbare regeling geldt wanneer gemeenten of andere stakeholders met de concessiehouder afspraken willen maken over vast of oproepafhankelijk openbaar vervoer in aanvulling op zijn lijnennet.</p>
16	<p>i) Adequate marketing van alle vervoersvormen, passend bij doel en doelgroep van verschillende vervoersvormen Marketing is vaak een niet sterk ontwikkeld aspect bij vervoerders. In 4.8 worden eisen aan de marketing gesteld. Hier staat vooraf wat de vervoerder moet doen, niet wat hij moet bereiken. Wij zouden het op prijs stellen als prikkels worden ingebouwd om te komen tot een krachtige marketingaanpak. Bijvoorbeeld punten in het gunningsproces, waarbij aan de vervoerder wordt gevraagd om met duidelijke KPI's aan te tonen of aan de beloften wordt voldaan.</p>	<p>In de concessie Zuid-Holland Noord is de concessiehouder opbrengstverantwoordelijk: extra reizigersinkomsten die hij weet te genereren zijn voor hem (maar hij draagt ook het risico bij dalende opbrengsten). Dit is een prikkel voor de concessiehouder om voortdurend aandacht te besteden aan het werven en behouden van reizigers. Wel gaan we nog na of de ervaringen tijdens de Covid 19-pandemie aanleiding geven tot aanpassing van dit uitgangspunt zoals wordt geadviseerd in de handreiking Wendbare concessies.</p> <p>De eisen die we aan marketing stellen zijn uitgebreid ten opzichte van de huidige concessie. Eén van de nieuwe eisen is dat de concessiehouder een (jaarlijks) marketingcommunicatieplan opstelt en daarbij de effectiviteit van volgens eerdere marketingplannen getroffen maatregelen betreft teneinde meer effect te bereiken met marketing- en communicatieactiviteiten.</p>

<p>17</p>	<p>j) Uitstootvrij OV. Naar Zero Emissie tijdens de concessieperiode Wij constateren dat de in het PvE opgenomen vereisten ten aanzien van zero-emissie laag zijn. Het is mogelijk dat de vervoerder reeds voor 2025 de in te zetten bussen aanschaft en dat zero-emissie pas bereikt wordt na afloop van de concessie. Wij willen zo vroeg mogelijk overgaan op zero-emissie en pleiten er sterk voor om al gedurende de looptijd van de concessie verzekerd te zijn van de overgang op zero emissie bussen. Indien het nodig is dat daarvoor de concessieduur wordt verlengd is dat voor ons een optie.</p>	<p>Wij merken dat de ambitie om sneller tot een volledig uitstootvrije concessie te komen breed gedragen wordt (dit blijkt bijvoorbeeld ook uit de behandeling van het Beleidskader aanbesteding OV-concessie Zuid-Holland Noord door Provinciale Staten). Ten opzichte van de conceptversie van het ontwerp PvE die eerder met u is gedeeld hebben wij daarom de volgende aanpassingen doorgevoerd in artikel 2.2.2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indien de bussen die de winnende inschrijver voor de uitvoering van het openbaar vervoer en deur-halte vervoer inzet vanaf aanvang van de concessie allen als nulmissievoertuigen kwalificeren en dit voor auto's (waaronder taxibusjes) uiterlijk vanaf 1 januari 2027 het geval is, <i>zal</i> de concessieverlener de concessieduur verlengen van 8 naar 13 jaar; - indien de concessiehouder niet vanaf aanvang van de concessie, maar uiterlijk binnen vier jaar na aanvang van de concessie, het openbaar vervoer en deur-halte vervoer volledig met nulmissievoertuigen uitvoert, <i>kan</i> de concessieverlener besluiten de concessieduur met 5 jaar te verlengen. <p>In aanvulling daarop kent het PvE, onafhankelijk van de hierboven besproken mogelijkheden, een verlengingsmogelijkheid met 2 jaar (artikel 2.2.3) die de concessieverlener <i>mag, maar niet hoeft</i> te verlenen. Daarmee bedraagt de concessieduur maximaal 15 jaar.</p> <p>Wij verwachten hiermee een sterkere prikkel voor inschrijvers te hebben opgenomen om de transitie naar een volledig uitstootvrije concessie voortvarend ter hand te nemen. Wij zullen in de marktconsultatie rond het ontwerp PvE vervoerders en andere marktpartijen de bepalingen ten aanzien van concessieduur en nulmissie voorleggen.</p>
-----------	---	--

<p>18</p>	<p>k) Ruimte die ontwikkelopdracht biedt om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen</p> <p>In paragraaf 6.1 staan de eisen aan de ontwikkelopdracht omschreven. Naar verwachting zal het openbaar vervoer zich het komende decennium flink ontwikkelen en zullen nieuwe vormen ontstaan. Onduidelijk is of in de Ontwikkelopdracht voor de vervoerder voldoende ruimte wordt gelaten om adequaat op de nieuwe ontwikkelingen in te spelen. Wij hechten er belang aan dat de Ontwikkelopdracht voor de vervoerder voldoende ruim wordt geformuleerd zodat deze adequaat in kan spelen op nieuwe ontwikkelingen.</p>	<p>De ontwikkelopdracht omvat de ontwikkeling van alle elementen van het openbaar vervoer, deur-halte vervoer en eventuele andere in de inschrijving aangeboden mobiliteitsdiensten en de concessiehouder (zie artikel 6.1.1). De ontwikkelopdracht ziet dus toe op alle onderwerpen die in de concessie aanbod komen (en hun ontwikkeling).</p> <p>Ten opzichte van het concept ontwerp PvE dat met u is besproken hebben wij een nieuw artikel 6.1.3 opgenomen ('Ontwikkelplan'). Volgens de bepalingen in dit artikel zal de concessiehouder vierjaarlijks een ontwikkelplan opstellen en dit plan tweejaarlijks actualiseren. Dit geeft de concessiehouder de kans (en tevens de verplichting) om zijn ontwikkelrol in te vullen vanuit de meest recente stand van zaken op het gebied van (openbaar) personenvervoer, en daarbij ook rekening te houden met recente ontwikkelingen in het concessiegebied. De tussentijdse herijkingen van de concessie die qua planning aansluiten op de cyclus van de ontwikkelplannen bieden daarbij de mogelijkheid tot wijziging van het PvE teneinde in het ontwikkelplan voorgestelde innovaties/vernieuwingen te kunnen implementeren.</p>
-----------	---	---

19	<p>l) Samenwerking en wegbeheerdersconvenant De regio stelt het op prijs dat samenwerking met wegbeheerders, gemeenten en regio's een plek heeft gekregen in het PvE. Nauwe samenwerking bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer achten wij van groot belang. Wij ondersteunen de accenten binnen het wegbeheerdersconvenant die gericht zijn op afstemming en overleg tussen vervoerder, provincie en wegbeheerders om te komen tot zo weinig mogelijk hinder voor de reiziger en een zo goed mogelijke doorontwikkeling van openbaar vervoer. Hier zien wij raakvlakken met de door de regio vervaardigde notitie omtrent knooppunten. De investeringen van gemeenten in infrastructuur naar en faciliteiten bij knooppunten, moeten afgestemd worden op de plannen van OV-ontwikkeling van de vervoerder.</p>	<p>Wij waarderen uw steun voor het wegbeheerdersconvenant dat de provincie en de wegbeheerders in het concessiegebied momenteel voorbereiden. Dit geldt echter vooralsnog niet voor alle gemeenten in het concessiegebied. Wij hopen niettemin dat het toch mogelijk zal blijken om met alle gemeenten een wegbeheerdersconvenant te sluiten. In dat geval dragen wij er zorg voor dat in dit convenant de processen worden beschreven waarbinnen concessiehouder, wegbeheerders en provincie wederzijdse afstemming zoeken in die gevallen waar infrastructurele werkzaamheden worden uitgevoerd die gevolgen hebben voor de (mogelijkheid tot) uitvoeren van openbaar vervoer en deur-halte vervoer en daarbij behorende dienstverlening en doorontwikkeling. Daarnaast zal dan worden gekeken of het mogelijk is om met wegbeheerders afspraken te maken over treffen van versnellingsmaatregelen en het beperken van de impact van 30 km/u zones voor de snelheid van het openbaar vervoer. Dit alles vanuit de gedachten dat een kortere en betrouwbare rijtijden een positief effect hebben op zowel de opbrengsten als de kosten en daarmee het aanbod aan het openbaar vervoer en het derhalve een gedeeld belang is om beide aspecten waar mogelijk te verbeteren.</p>
20	<p>m) Adequate sturing op outputnormen en transparante data In paragraaf 7.3 staat de sturing op outputnormen aangegeven. De in hoofdstuk 7 opgenomen kwaliteitsindicatoren en outputnormen hebben betrekking op de hele concessie zonder onderscheid naar type reiziger en type vervoer. Voor een goede aansturing van de vervoerder is het essentieel dit onderscheid wèl te kunnen maken in de aan te leveren data.</p>	<p>Wij kunnen niet toezeggen dat de concessiehouder data aanlevert waaruit blijkt welke typen reizigers hij vervoert omdat reizigers (vanuit privacy-overwegingen) enkel geregistreerd worden aan de hand van het tarief en/of reisproduct waarmee zij reizen. Wij zullen in de marktconsultatie bij het ontwerp PvE marktpartijen wel vragen wat de mogelijkheden zijn om in meer detail zicht te krijgen op de typen reizigers.</p>

21	De regio acht het noodzakelijk dat in hoofdstuk 7.4 wordt opgenomen dat de concessieverlener informatie kan delen met andere overheden, zodat hierdoor geen beperkingen zijn in informatievoorziening over OV door provincie en gemeenten. Dit is iets dat op dit moment niet goed geregeld is, waardoor gemeenten niet over de informatie beschikken die nodig is om beleid op te kunnen maken.	In artikel 7.4.1 lid 7 beschrijven wij onze ambitie om zoveel mogelijk data als open data beschikbaar te (laten) stellen. Open data kan ook door andere overheden geraadpleegd worden. Op dit moment is regelgeving in voorbereiding die ertoe moet leiden dat meer data in de vorm van open data beschikbaar komt.
----	--	---

Reactie regio Holland Rijnland d.d. 1 juli 2020 (kenmerk UIT-20-19660)

22

1. Berekening loopafstanden versus hemelsbrede afstanden naar haltes

U stelt voor om de bepaling van stand van de ligging van haltes ten opzichte van adressen in de nieuwe concessie te wijzigen van loopafstanden naar hemelsbrede afstanden (paragraaf 3.2). Naar verluidt is in de commissie BE door u naar voren gebracht dat de regio's hiervoor de voorkeur hebben. Dit berust echter op een misverstand. Ook in de bestuurlijke reactie van Holland Rijnland is aangegeven dat in deze regio de voorkeur bestaat voor handhaving van 'loopafstanden'. De wijziging naar hemelsbreed kan tot gevolg hebben dat in situaties waar bijvoorbeeld sprake is van belemmerende waterwegen, de loopafstanden tot een halte onacceptabel lang kunnen worden.

Voor de eerdere bespreking van dit onderwerp in de verwijzen wij naar de verslagen van de vergaderingen van 19 september en 5 december 2019 en naar het betreffende memo. Holland Rijnland heeft zich hier wel voor het instellen van bedieningseisen uitgesproken; echter er was geen keuzeoptie voor loopafstand of hemelsbrede afstand.

In het PvE van de huidige concessie wordt ter bepaling van de ligging van haltes ten opzichte van adressen grotendeels al gerekend in hemelsbrede afstanden in plaats van loopafstanden. Die afstanden worden in het ontwerp Programma van Eisen gehandhaafd.

U heeft gelijk dat de regio's geen voorkeur hebben uitgesproken voor het voorschrijven van hemelsbrede halte-afstanden in plaats van loopafstanden. In de bijeenkomst van de Stuurgroep OV ZHN van 19 september 2019 heeft de provincie toegelicht hoe de eisen, uitgedrukt in hemelsbrede afstanden tot stand zijn gekomen. In de bijeenkomst van de Stuurgroep OV ZHN van 5 december 2019 zijn de toegelichte afstanden ook niet meer ter discussie gesteld, waarna de afstanden in het Beleidskader zijn opgenomen.

Waar in de huidige concessie in loopafstanden wordt gerekend, is in de nieuwe concessie een hemelsbrede, maar kleinere afstand opgenomen. Het betreft de eisen voor ontsluiting van 100% van de adressen in kernen vanaf 3.000 inwoners en ontsluiting van zorginstellingen. We zorgen er hiermee voor dat loopafstanden niet substantieel zullen toenemen. Voor twee specifieke woonkernen, te weten Ammerstol en Gouderak is in het ontwerp-PvE aangegeven dat de halte aan dezelfde kant van de rivier moet liggen als de woonkern zelf. Wij merken ten slotte op dat gemeenten/wegbeheerders zelf loopafstanden tot haltes zowel positief als negatief kunnen beïnvloeden.

23	<p>2. De wens voor nachtvervoer (artikel 3.5.4) Diverse gemeenteraden hebben, gezien de steeds verder ontwikkelende 24 uren-economie, de wens uitgesproken een nachtnet in de nieuwe concessie opgenomen te zien. U heeft in de Stuurgroep van 25 juni aangegeven dat ook PS zich hebben uitgesproken tegen het opnemen van een nachtnet in de nieuwe concessie, maar dat het gemeenten vrijstaat, tegen geheel eigen kosten, dit met de concessiehouder te realiseren. Wij betreuren dat ten zeerste, omdat dit geen rekening houdt met veranderende omstandigheden in o.a. flexibilisering van de werktijden.</p> <p>Indien het PvE inderdaad wordt afgerond zonder een dergelijke regeling, bepleit ik een effectievere aansluiting van de laatste bus op de laatste reguliere trein. Dit om te voorkomen dat reizigers op enkele minuten na de laatste bus missen en niet meer per OV thuis kunnen komen.</p>	<p>Wij begrijpen uw teleurstelling maar zoals u al aangeeft is één van de door Provinciale Staten vastgestelde uitgangspunten dat een nachtnet niet wordt geëist (zie ook onze beantwoording van reactie 13). R-netlijn 470 zal overigens wel 's nachts blijven rijden.</p> <p>Wat uw opmerking met betrekking tot aansluitingen op de eerste en laatste trein en/of openbaar vervoer vanuit/naar aangrenzende concessies betreft, geldt dat dit in veel gevallen leidt tot een uitbreiding ten opzichte van het huidige OV-aanbod (langere bedieningsperioden) die ten koste zal gaan van het OV-aanbod op andere momenten en andere plaatsen. Vervoerders kunnen dit eventueel in hun inschrijving aanbieden wanneer zij zelf de meerwaarde van deze aansluitingen zien.</p>
24	<p>3. Financiën Bij het reeds beschikbare budget voor deze concessie hebben Provinciale Staten extra gelden voor de nieuwe concessieperiode beschikbaar gesteld. Het gaat om 1,1 miljoen euro én nog eens 1,35 miljoen extra. U gaf aan dat de 1,35 mln bedoeld is voor een bijdrage in de tarievenstructuur; het is gewenst dat dit dan in het PvE wordt geëxpliciteerd.</p>	<p>Wij hebben de financiële bepalingen in artikel 7.1.1 verduidelijkt, echter zonder aan deze bedragen een bestedingsdoel te koppelen: de concessiehouder mag de gehele exploitatiebijdrage inzetten voor alle aan de concessie gerelateerde activiteiten. De maximumtarieven, die gedurende de looptijd van de huidige concessie zijn verlaagd en waarvoor de huidige concessiehouder compensatie ontvangt ter hoogte van 1,35 miljoen euro, hebben wij in de nieuwe versie van het ontwerp-PvE overgenomen. Hetzelfde geldt voor het bedrag van 1,1 miljoen euro.</p>
25	<p>4. Bij duurzaamheid wordt gepleit voor verlenging van de concessieduur om dat (sneller) mogelijk te maken In het voorliggende concept-ontwerp Programma van Eisen (1.2.3.) wordt het landelijke bestuursakkoord gevolgd ten aanzien van invoering van ZE-materieel. Om een snellere invoering hiervan mogelijk te maken willen wij nogmaals de mogelijkheid onder uw aandacht brengen om de concessieduur te verlengen naar bijvoorbeeld 15 jaar.</p>	<p>Zie onze beantwoording van reactie 17.</p>

26	<p>5. Het belang van OV hubs wordt benadrukt In paragraaf 3.3.1. staan veel van de belangrijkste, ambtelijk aangemelde, knopen en overstappunten in onze regio vermeld. Bij voorkeur zouden wij hieraan “knoop Leiden west of Leiden-Bio Science Park west” toegevoegd zien. Dit gezien het belang van deze knoop voor het OV en de ontwikkelingen die er gaande zijn.</p>	<p>Wij nemen uw verzoek niet over omdat de knoop Leiden-West/Bio Science Park naar onze mening geen overstapfunctie in het lijnennet meer vervult en zal vervullen. Wel schrijven wij bediening van deze halte verplicht voor en zal de concessiehouder hier R-netlijnen aanbieden. U kunt er dus op rekenen dat deze halte ook in de nieuwe concessie frequent met openbaar vervoer bediend wordt.</p>
27	<p>6. Het belang van aansluiting bij aangrenzende concessiegebieden In artikel 3.3.2. worden gewenste grensoverschrijdende lijnen genoemd. Deze zijn van belang voor onze inwoners. Dit lijkt echter een limitatief overzicht. Wij zouden graag zien dat hier een tekst wordt opgenomen dat wanneer voorzieningen in de aangrenzende gebieden daartoe aanleiding geven een nieuwe grensoverschrijdende lijn kan worden toegevoegd. Het gaat hier immers ook om het belang van de inwoners uit dit concessiegebied.</p>	<p>Het is de concessiehouder enkel toegestaan om grensoverschrijdende lijnen aan te bieden op routes waarover wij met concessieverleners van aangrenzende concessies afspraken hebben gemaakt. De concessiehouder van Zuid-Holland Noord voert immers vervoer uit buiten zijn grondgebied en maakt daarmee inbreuk op het alleenrecht van de concessiehouder van de aangrenzende concessie. Daarom maken wij voordat we de aanbesteding starten afspraken met andere concessieverleners over deze routes.</p> <p>Als ontwikkelingen in de toekomst daar aanleiding toe geven zullen wij in gesprek treden met concessieverleners en concessiehouders van aangrenzende concessies over de mogelijkheid tot uitbreiding van de routes en/of het toestaan van grensoverschrijdende lijnen vanuit andere concessies op het grondgebied van Zuid-Holland Noord.</p> <p>Zie verder onze beantwoording van reactie 12.</p>

28	<p>7. Het belang van inclusiviteit en betrouwbaarheid Wij ondersteunen het uitgangspunt van inclusiviteit van harte. Het gaat hier niet alleen om mensen met een beperking maar ook om de bediening van het landelijk gebied. In een deel van het concessiegebied is over het algemeen beperkt OV beschikbaar. In dat kader is betrouwbaarheid van het vervoer van groot belang. Wij zouden graag zien dat het deur-haltevervoer in het PvE meer dwingend omschreven wordt. Verder bepleiten wij om de klankbordgroep, die tijdens de beleidsfase zeer actief was, ook uit te nodigen voor een gesprek over dit concept ontwerp PvE.</p>	<p>Ten opzichte van de huidige concessie hebben wij meer bepalingen opgenomen ten aanzien van het deur-halte vervoer, om zo de bereikbaarheid van het openbaar vanuit landelijke gebieden verder te vergroten. Zie ook onze beantwoording van reactie 7.</p> <p>Wij zullen leden van de door u aangehaalde klankbordgroep vragen om te reageren op het ontwerp PvE.</p>
29	<p>8. Flexibele concessie: eerst bewegen dan bouwen In het concept-ontwerp PvE wordt de concessiehouder uitgedaagd om proactief in te spelen op nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Bij nieuwe ontwikkelingen is het van groot belang om reizigers snel van OV te voorzien, voordat het gebruik van de auto gewoonte is geworden. Wat ons betreft mag de noodzaak van het spoedig bieden van openbaar vervoer bij nieuwe ontwikkelingen dan ook scherper verwoord worden. Dat geldt ook voor het daarbij proactief bieden van innovatieve oplossingen.</p>	<p>De bepalingen in het ontwerp PvE gaan verder dan alleen het uitdagen van de concessiehouder: we leggen de concessiehouder de verplichting op om openbaar vervoer te verzorgen in gebieden waar veel nieuwbouw plaatsvindt voordat de woonkernen en/of bedrijventerreinen de in tabel 3.1 minimale omvang bereiken. Daarmee voorzien wij in de door u gewenste vroegtijdige aanwezigheid van openbaar vervoer in nieuw ontwikkelde (woon- en werk)gebieden.</p> <p>Het is de concessiehouder daarbij toegestaan om naast openbaar vervoer ook andere mobiliteitsdiensten aan te bieden, maar dit is – conform het Beleidskader aanbesteding OV-concessie Zuid-Holland Noord – geen verplichting.</p> <p>Wij gaan er daarbij wel vanuit dat gemeenten vanaf het begin in de vormgeving van hun plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met een goede uitgangssituatie voor het openbaar vervoer.</p>

30	<p>Aanvullend</p> <p>Met deze brief maken wij van de gelegenheid gebruik om nog enkele andere onderwerpen uit de vergadering onder uw aandacht te brengen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het afsluiten van een wegbeheerders convenant is herhaalde malen in het overleg genoemd. Onze eerste reactie hierop is positief. Dit onderwerp moet echter nog besproken worden met de wethouders in de regio. Hierop willen wij dan ook na het portefeuillehoudersoverleg van 16 september terugkomen. - Dit geldt tevens voor de rapportages over de R-net studie en de studie remise Rijnsburgweg Leiden. Ook deze zijn regionaal nog geen onderwerp van gesprek geweest. Ook deze worden geagendeerd voor het pho Holland Rijnland van 16 september. 	<p>Wij waarderen het dat u op de aan deze aanbesteding gerelateerde stukken positief reageert. Wij begrijpen uw behoefte om de stukken in uw bestuurlijke overleggen te bespreken en wachten uw reactie daarop af.</p>
31	<p>Wat niet op de agenda stond vermeld en waar wij wel aandacht voor willen vragen is de studie die de gemeenten Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop uit hebben laten voeren naar een zgn. servicelijn. Het betreft hier de wens voor een lijn die speciaal voor ouderen is bedoeld en voorzieningen in beide gemeenten aandoet. Wij pleiten ervoor deze, vergelijkbaar met de rapportage van professor Evers, bij de marktconsultatie te betrekken. Het rapport is ambtelijk bij de provincie in bezit.</p>	<p>Wij nemen contact op met de gemeenten Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop over het rapport en de wijze waarop wij de inschrijvers in kennis zullen stellen van de wensen van de gemeenten. In zijn algemeenheid geldt daarbij dat wanneer gemeenten of andere stakeholders behoefte hebben aan vast of oproepafhankelijk openbaar vervoer in aanvulling op het lijnennet van de concessiehouder, dat niet (alleen) vanuit reizigersopbrengsten kan worden bekostigd, zij zelf met de concessiehouder afspreken welke partij (niet zijnde de provincie of concessiehouder) de resterende kosten dekt.</p>
32	<p>Tot slot vragen wij nog uw aandacht voor de planning. We hebben de mogelijke gevolgen van de COVID-19 pandemie voor de planning besproken. Los hiervan heeft u toegezegd de eerder gecommuniceerde reactietermijn van 1 oktober te willen wijzigen in 15 oktober. Wij waarderen dit. Het geeft ons meer gelegenheid om een gezamenlijke reactie zorgvuldig te formuleren.</p>	<p>Naar aanleiding van de recente ontwikkelingen hebben wij Provinciale Staten op 14 juli 2020 per brief geïnformeerd over het uitstel van de aanbesteding OV-concessie Zuid-Holland Noord (kenmerk PZH-2020-745877076). Inmiddels zijn wij weer gestart met de voorbereiding van de aanbesteding van de concessie die in december 2024 van start gaat.</p>