

Zaaknummer
263326

Datum
10 mei 2022

1 van 4

Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland
T.a.v. mw De Bruyne
Postbus 558
2300 AN Leiden

Stadhuisplein 1
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn
Telefoon: 14 0172
E-mail: gemeente@alphenaandenrijn.nl
Website: www.alphenaandenrijn.nl

Zaaknummer
2887871

Datum
10 mei 2022

Contactpersoon
R. Heijne

Afdeling
Ruimte

Onderwerp
Reactie op Programma van Eisen (PvE)
busconcessie Zuid-Holland Noord 2024

Geachte mevrouw De Bruyne,

Graag willen wij reageren op het concept-beleidskader busconcessie Zuid-Holland Noord 2022. In de brief met kenmerk 243298 van 8 juli 2019 hebben wij eerder onze wensen ten aanzien van goed openbaar vervoer weergegeven. Wij zijn verheugd om te zien dat diverse onderwerpen in het beleidskader zijn overgenomen. Toch zien wij in het beleidskader nog enkele aspecten die ons inziens verbeterd of aangescherpt kunnen worden. Wij gaan hier in de onderstaande alinea's verder op in.

Vergroten bereikbaarheid voor doelgroepen

In het PvE staat op pagina 6 dat ouderen een groeiende groep is 'die meer aandacht verdient'. Wij zijn dit volstrekt met de provincie 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. Dit kan bijvoorbeeld door 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.

Uitbreiding van initiatieven

Buurtbus 728 vormt een belangrijke schakel in het OV-netwerk in Boskoop. Voor veel (kwetsbare) doelgroepen heeft de buurtbus niet alleen een rol in het bereikbaar houden van essentiële voorzieningen, maar ook een belangrijke sociale functie op zichzelf. Wij zien veel potentie in deze vorm van kleinschalig, door vrijwilligers gereden, openbaar vervoer en steunen de ambitie van onze kernen om dit soort initiatieven, als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer, verder uit te breiden. Wij vragen de provincie rekening te houden met deze ontwikkeling en voldoende ruimte te bieden aan opkomende initiatieven via het PvE. Hetzelfde geldt voor toekomstige nieuwe mobiliteitsdiensten die een rol kunnen gaan spelen in het openbaar vervoer.

Alhoewel het succes van dit concept zich nog grotendeels moet bewijzen, vinden wij het introduceren van de Vlinder, begin 2022, als een vorm van oproepafhankelijk vervoer in de stad een voorbeeld van een goed initiatief. Dit zou wat ons betreft, mits hier draagvlak voor is, ook uitgebreid kunnen worden naar de landelijke gebieden. Echter wordt in het PvE een grotere aanmeldtijd (60 minuten) gehanteerd dan nu het geval is (30 minuten). Wij begrijpen dat dit het geval kan zijn in sommige landelijke gebieden, maar voor een stedelijke omgeving vinden wij 60 minuten erg lang. Wij verzoeken u het PvE (artikel 3.7.3, lid 1) hierop aan te passen.

Duurzaam openbaar vervoer

Wij juichen het toe dat de provincie de inzet van nieuwe zero-emissievoertuigen vanaf de start van de concessie aanmoedigt, door de mogelijkheid van het verlengen van de concessie (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-emissie bussen. 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 zetten. Wij vragen de provincie 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.

Aansluitend dringen wij er verder op aan dat de nieuwe concessiehouder zo snel mogelijk met de gemeenten in gesprek gaat over de benodigde locaties van de laadinfrastructuur, zowel binnen als buiten de stad, waarbij ook de mogelijkheid wordt verkend voor het gebruik van de accu's als energieopslag en het concentreren van laadlocaties voor zowel logistiek als personenvervoer.

Kleinere stadsbussen

Op 15 juli 2021 hebben wij middels een brief, met kenmerk 243298, aan u de wens geuit om de reguliere stadsbussen 1 en 2 te vervangen door kleinere elektrische bussen. Deze bussen rijden door het voetgangersgebied, over het algemeen dicht bij het wandelend publiek. Kleinere elektrische bussen zijn beter toe te passen in voetgangersgebieden en vergroten het gevoel van veiligheid. Het verplaatsen van de buslijnen en bijhorende haltes zien wij echter in het kader van

het bereikbaar houden van ons centrum (Agenda Toegankelijk Alphen aan den Rijn) als geen optie. Wij verzoeken daarom de provincie om de inzet van kleinere elektrische bussen in onze voetgangersgebieden te stimuleren via het PvE.

Bedrijventerreinen

In bijlage B5 op pagina 121 wordt de Rijnhaven nog als een bedrijventerrein beschouwd. Dit terrein wordt getransformeerd naar een woonbestemming en valt daarmee onder de bedieningseisen voor woonkernen. Graag zien wij in plaats hiervan het bedrijventerrein De Schans 1 en 2 genoemd als te bedienen bedrijventerreinen. Mogelijk geldt dit ook voor ander locaties. Graag zien wij de mogelijkheid om, in ieder geval tot aan de aanbesteding, aanpassingen in de lijst aan te kunnen leveren.

Eerst bewegen dan bouwen

Bij het ontsluiten van nieuwe woonkernen en bedrijventerreinen speelt openbaar vervoer een belangrijke rol. Het stimuleren van duurzame mobiliteit om toekomstbestendige woon-werk gebieden te creëren is alleen mogelijk wanneer openbaar vervoer vanaf het begin gegarandeerd aanwezig is. Hierbij zien we het uitgangspunt 'Eerst bewegen, dan bouwen' graag terug in de PvE, artikel 3.2.1, vijfde lid, waarbij gestreefd wordt naar het bedienen van woonkernen en bedrijventerreinen vanaf het moment van oplevering van het eerste huis en/of bedrijf.

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. Dit geldt wat ons betreft voor meerdere instellingen, zie ook onze opmerking onder het eerdere punt: Vergroten bereikbaarheid voor doelgroepen.

Doorontwikkeling R-net lijnen

Wij vragen ons af op welk wijze de provincie 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'. Naast dat dit artikel wat ons betreft onvoldoende visie uitstraalt en de samenwerking met gemeenten en/of regio in de artikeltekst ontbreekt, vinden wij de beoordeling ook niet heel transparant. 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 gemeenten en regio's. Daarnaast vragen wij uw aandacht voor de wens van de subregio Rijn en

Veenstreek om buslijn 247 in de toekomst op te waarderen, zodat een snelle verbinding ontstaat tussen de gemeente Alphen en de beoogde eindhalte van de sneltram in Uithoorn (verbinding Holland Rijnland-vervoersregio Amsterdam).

Aanpassing kosten en reisproducten

In artikel 4.2.1, lid 2 wordt ingegaan op de mogelijkheid tot wijzigen van verschillende tarieven en reisproducten. Hier ontbreekt informatie over hoe de gemeenten en regio van de wijzingen in kennis worden gesteld.

Materieel

In tabel 4.1 wordt voorgeschreven dat een bus een lengte moet hebben van tenminste 9m. Wij vragen ons af of dit geen beperkende factor gaat worden in het geval van ontwikkeling en implementatie van nieuwe voertuigtypes. Een kleinere minimumlengte lijkt ons toe meer toekomstvast te zijn.

30 km/h als leidend principe

De komende jaren werken de gemeenten landelijk aan de invoering van “30 km/h als leidend principe”. Het afwaarderen van wegen van o.a. 50 naar 30 km/h houdt in dat de gemiddelde snelheid van lijndiensten op sommige trajecten zal gaan dalen als gevolg hiervan. Het lijkt ons goed om deze ontwikkeling in de tekst van het PvE te verwerken.

Wij vertrouwen erop dat u bovenstaande punten meeneemt in de gebundelde reactie aan de provincie.

Met vriendelijke groet,
De raad van Alphen aan den Rijn,

de griffier,

de voorzitter,

drs J.A.M. Timmerman

mr.drs. J.W.E. Spies