

Algemeen	
Aan	Gedeputeerde staten Provincie Noord-Holland
Van	Gemeenten in Gooi en Vechtstreek
Datum	4 april 2019
Verspreiden	Ja CONCEPT
Kenmerk	19.0009720

Zienswijze ontwerp programma van eisen OV concessie

De bereikbaarheid van en binnen de regio staat onder druk. Ondanks capaciteitsuitbreidingen tussen 2010 en 2030 blijven er problemen bestaan in de doorstroming van het hoofd- en onderliggend wegennet. Ook het treinverkeer wordt op meerdere trajecten zwaar belast en het openbaar vervoer is niet altijd concurrerend met de auto. Het toegankelijk en bereikbaar maken van wonen, werk, landschap, bezienswaardigheden, recreatie, toerisme en cultureel erfgoed vereist bereikbaarheid van en binnen de regio. Het busvervoer is een belangrijk element in het mobiliteitsnetwerk in Gooi en Vechtstreek. Provincie Noord-Holland is concessiehouder. Met deze zienswijze geven de gemeenten in de regio een gezamenlijke reactie op het ontwerp programma van eisen (PvE) van de nieuwe OV concessie.

Inbreng nota van uitgangspunten

Op basis van de nota van uitgangspunten hebben de regiogemeenten in Gooi en Vechtstreek in december 2018 een memo opgesteld met daarin hun inbreng voor de nieuwe concessie. Deze inbreng is in januari en februari 2019 met de gemeenteraden en overige belanghebbenden besproken en zij hebben aanvullingen hierop gedaan. Deze inbreng is door de wethouders mobiliteit van de regiogemeenten begin maart besproken met de gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland tijdens het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad. Hieronder staan de vier kernpunten van deze inbreng¹.

Onze inzet:

1. Een mobiliteitsperspectief voor iedere inwoner
2. Verbinden en verbeteren OV en doelgroepenvervoer: een vangnet en oplossing bij het voor- en natransport
3. 10% meer budget naar concessie Gooi en Vechtstreek
4. Gezamenlijk investeren in OV-knooppunten en fiets (zoals uitbreiding P+R, fietsparkeren) en een optimale aansluiting tussen streekvervoer (bus) en trein

In het PvE zijn verschillende punten van de inbreng van gemeenten opgenomen. Er zijn belangrijke minimale eisen gesteld aan de vervoerder door de dienstregeling van 2019 als uitgangspunt te nemen voor de exploitatie en de opgenomen knooppunten, garantieverbindingen en -trajecten. Zo wordt er tegemoetgekomen aan de oproep van gemeenten om de bereikbaarheid van buitengebieden en kleine kernen te garanderen. Daarnaast is er voldoende flexibiliteit en vrijheid voor de toekomstige vervoerder om in te spelen op de behoefte van reizigers en de bediening van nieuwbouwlocaties en nieuwe bedrijventerreinen.

De gemeenten ondersteunen dat de provincie toewerkt naar een sterk buslijnennet, direct en met een hoge frequentie, gericht op multimodale knooppunten. Door de concessie in te delen in drie fases en in

¹ Zie bijlage voor de inbreng op basis van de nota van uitgangspunten.

de eerste fase het huidige netwerk vrijwel in stand te laten tot halverwege 2022 is het mogelijk om geleidelijk toe te werken naar een nieuw netwerk. De provincie onderschrijft tevens in de omschreven ambitie in het PvE (pagina 6) het belang van het ontwikkelen van knooppunten en fietsvoorzieningen en (door)fietspaden. De gemeenten pakken deze opgaven graag samen met de provincie op.

Een mobiliteitsperspectief voor iedere inwoner

De geleidelijkheid biedt ook de ruimte om het vervoersplan te vervolmaken. De provincie schetst in het PvE een zorgvuldige aanpak voor aanvullende mobiliteitsoplossingen². Dit ondersteunt de oproep van gemeenten om de nieuwe concessie als kans te zien om samen in te spelen op nieuwe mobiliteitsontwikkelingen, zoals deelconcepten voor fiets en auto, opkomst van de elektrische fiets en de veranderde mobiliteitspatronen van onze inwoners. De provincie wil ook initiatieven vanuit de samenleving (zoals buurtbussen) of een samenvoeging met het Doelgroepenvervoer ondersteunen op plekken waar het OV niet (meer) past. De gemeenten gaan graag op de uitnodiging in om samen de Provincie te kijken wat nodig en mogelijk is bij de start en gedurende de concessie.

Het PvE laat zien dat de provincie zich committeert aan het minimaliseren van eventuele negatieve gevolgen van een nieuw netwerk. Door actief aan de vervoerder een plan te vragen voor aanvullende mobiliteitsoplossingen kunnen mogelijke 'witte vlekken' en negatieve effecten worden voorkomen. Wij vinden het een goed dat de provincie 3% van het budget heeft gereserveerd voor deze oplossingen.

Resterende punten regionale inbreng

Enkele punten van de regionale inbreng op basis van de nota van uitgangspunten zijn echter nog niet opgenomen in het PvE:

1. Het PvE gaat niet op onze oproep tot het verhogen van het jaarlijks budget met 10%. Wij achten extra investeringen in het openbaar busvervoer noodzakelijk om de benodigde verbeteringen in het netwerk te bewerkstelligen.
2. In het PvE wordt geen uitvraag gedaan voor nieuwe grensoverschrijdende lijnen, zoals een buslijn naar Utrecht Uithof. Deze verbindingen zijn opgenomen op de lijst met gedooglijnen, maar dit vinden wij onvoldoende.

Beide maatregelen zien wij als essentieel om het busnetwerk aantrekkelijker te maken voor alle reizigers en de bus concurrerender te maken met de auto.

Wij vragen de Provincie om 10% extra budget beschikbaar te stellen om het volgende te realiseren:

- Realiseren van de volgende nieuwe en grensoverschrijdende lijnen:
 - Een bus verbinding met de Uithof in Utrecht
 - Een verbinding tussen Nieuw-Loosdrecht en NS-station Hollandsche Rading
 - Directe aansluitingen op het metronetwerk van Amsterdam
 - Ondersteunen van een stop bij P+R Muiderberg van buslijn 322 en/of 323 van concessie Almere
 - Ondersteunen van een nachtbus Almere – Weesp - Amsterdam
- Het verhogen van de frequentie van sterke busverbindingen, zodat de bus met name in de spits een goed alternatief voor de auto wordt.
- Het verruimen van de exploitatieperiode, zodat alle categorie 5 knooppunten een busverbinding krijgen die zeven dagen per week rijdt tussen 6.00 en 24:00 uur³.

In de tabel op de volgende pagina staat onze nadere zienswijze per paragraaf en pagina van het PvE weergegeven.

² Zie PvE §3.3 pagina 17

³ Zie in de tabel bij §3.5.6 onze gedetailleerde reactie

Tabel zienswijze PvE

Algemeen: Extra budget voor de concessie		
§	Pag.	Reactie
1.1	6	Wij achten extra investeringen in het openbaar busvervoer noodzakelijk om de noodzakelijke verbeteringen in het netwerk te bewerkstelligen. Wij vragen de Provincie om 10% extra budget beschikbaar te stellen om onderstaande punten te realiseren.
		<u>Grensoverschrijdende lijnen</u> - Realiseren van de onderstaande nieuwe en grensoverschrijdende lijnen: - Een busverbinding met de Uithof in Utrecht - Een verbinding tussen Nieuw-Loosdrecht en NS-station Hollandsche Rading - Directe aansluitingen op het metronetwerk van Amsterdam - Ondersteunen van een stop bij P+R Muiderberg van buslijn 322 en/of 323 van concessie Almere - Ondersteunen van een nachtbus Almere – Weesp - Amsterdam Een verplichting voor de vervoerder om in het vervoerplan aan te geven of hij potentie ziet in de genoemde verbindingen zien wij graag opgenomen in het PvE. Deze lijnen en haltes kunnen ook geëxploiteerd worden vanuit de concessies Almere/ Flevoland, Utrecht of vanuit de vervoerregio Amsterdam. Wij vragen de Provincie Noord-Holland om dit te ondersteunen en hier indien nodig ook middelen voor beschikbaar te stellen. Bij de verbinding met de Uithof in Utrecht willen wij in ieder geval een lijn in de spits via P+R Blaricum en de toekomstige P+R Eemnes over de A27. Als minimum rijtijden zien wij de ochtendspits van 't Gooi naar Utrecht Uithof en in de middagspits vanuit Utrecht Uithof naar 't Gooi. Er zijn ook varianten op deze lijn zoals de opgeheven lijn 150 die vanuit Almere via Blaricum naar de Uithof reed. Een variant startend vanuit Huizen of (via) Hilversum is ook denkbaar.
		<u>Verhogen van de frequentie</u> Het verhogen van de frequentie van sterke busverbindingen, zodat de bus met name in de spits een goed alternatief voor de auto wordt. Hoge ov-frequenties geven de reiziger meer zekerheid en gebruiksgemak. Lijnen die nu al een (relatief) hoge frequentie hebben zijn ook de meest succesvolste lijnen. Door een hoge frequentie hoeven mensen immers niet lang te wachten bij de halte en daardoor zijn ze sneller op de plek van bestemming. Hiermee wordt de bus een aantrekkelijke reis optie.
3.5.6	22	<u>Verruimen van de exploitatieperiode</u> Het verruimen van de exploitatieperiode, zodat alle categorie 5 knooppunten een busverbinding krijgen die zeven dagen per week rijdt tussen 6.00 en 24:00 uur. Het is een goede zaak dat voor de kernen en haltes van categorie 5 de exploitatieperiode van de dienstregeling 2019 in stand wordt gehouden. De zekerheid van vaste en ruime exploitatieperiode vergroot de aantrekkelijkheid van het OV. Het wordt hierdoor eenvoudiger om de reis te plannen. De bediening op zondag en in de avonden vraagt op verschillende plekken een verbetering ten gunste van een betrouwbaar vervoersnetwerk. Door voor alle kernen en knooppunten de exploitatieperiode gelijk te trekken en de rittijden op elkaar en de trein af te stemmen wordt het busnetwerk als geheel beter.

Hoofdstuk 2. Onderwerp van Concessieverlening		
§	Pag.	Reactie
2.4	10, 11	<u>Bereikbaarheid van onderwijs</u> Een goed OV aanbod is belangrijk voor leerlingen die afhankelijk zijn van de bus om naar school te gaan. Dit geldt met name voor leerlingen die niet in hun eigen plaats naar school gaan of kunnen gaan. In de ochtend is het voor leerlingen van belang dat bussen aan het begin van de lesdag vanaf 7:30 rijden en in de middag van 14:30. In het PvE is niks opgenomen over de bereikbaarheid van het onderwijs en overleg met onderwijsinstellingen. Doordat veel scholen aan hoofdroutes liggen is de bereikbaar nu vaak goed gewaarborgd. Dit willen wij in de toekomst behouden en waar mogelijk verbeteren. <i>Wij pleiten voor het opnemen in het vervoerplan van de bediening van scholen en een jaarlijks overleg met onderwijsinstellingen om af te stemmen of het aanbod nog past bij de vervoervraag, lestijden, enzovoort . Dat zou in de vorm van een 'scholendesk' kunnen zoals in de concessie Noord-Holland Noord.</i>

Hoofdstuk 3. Vervoerkundig aanbod (1)		
§	Pag.	Reactie
3.3	17, 18, 19	<u>Opties voor Aanvullende Mobiliteitsoplossingen bij start Fase 2</u> Het is een goede zaak dat de provincie zich committeert aan het minimaliseren van eventuele negatieve gevolgen van een nieuw netwerk en het voorkomen van 'witte vlekken' door actief aan de vervoerder een plan te vragen voor aanvullende mobiliteitsoplossingen. Deze aanvullende mobiliteitsoplossingen moeten wel een redelijk alternatief vormen voor bijvoorbeeld mensen die door de veranderingen niet of moeilijker gebruik kunnen maken van de bus en hier wel van afhankelijk zijn. Wij vinden het een goed dat de provincie 3% van het budget dat voor deze oplossingen is gereserveerd ook buiten de concessie met derden in kan vullen. In het PvE staat dat de provincie met de opties beoogd "Ruimte te creëren om lokaal passende Aanvullende Mobiliteitsoplossingen te vinden, eventueel in samenwerking met de gemeenten;". <i>Klopt het dat de opties ook met gemeenten ingevuld kunnen worden?</i> In de gevallen dat veranderingen van het busnetwerk leidt tot alternatieve vormen van OV of aanvullende mobiliteitsoplossingen willen wij benadrukken dat dit niet moet leiden tot een verschuiving naar het doelgroepenvervoer en daarmee hogere lasten naar het gemeentelijk sociaal domein. Wij zien wel kansen in een inhoudelijke verbinding van het openbaar vervoer met het gemeentelijke doelgroepenvervoer.

Hoofdstuk 3. Vervoerkundig aanbod (2)		
§	Pag.	Reactie
3.1.5	15	<u>Toeristische en culturele bestemmingen</u> Wij onderschrijven dat er actief aan vervoerders wordt gevraagd om in het vervoersplan
3.2.4	17	aan te geven of er potentie is voor het bedienen van toeristische en culturele bestemmingen. Bereikbaarheid met OV van deze bestemmingen is van belang voor de aantrekkelijkheid van onze regio voor inwoners en bezoekers. Belangrijke toeristische bestemmingen die wij we graag ontsloten zien door OV zijn de bestaande Toeristische overstappunten (TOP's) en de te ontwikkelen TOP's in het kader van het gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen. In het PvE wordt het plassegebied genoemd als toeristische bestemming. Dat is een ruim begrip. De belangrijkste toeristische locaties in het plassegebied zijn: • Porseleinhaven, Oud-Loosdrecht • De Zuwe, Kortenhoef (Ottenhome en zwemstrand) • De Strook, Breukeleveen • Kasteel-Museum Sypesteyn, Loosdrecht
3.2.3	16	<u>Bereikbaarheid Hilversum Arenapark en omgeving</u> Het gebied in Hilversum rondom bedrijventerrein Arenapark en NS station Sportpark is
3.5.3	21	een voor de regio belangrijk gebied met verschillende bedrijven en voorzieningen in de nabijheid, zoals het MBO-college, NCOI, Tergooi en revalidatiecentrum Merem. Het Arenapark is samen met het Laapersveld de grootste kantorenlocatie van de regio Gooi en Vechtstreek. Het park bestaat uit 30 hectare en telt 27 gebouwen en meer dan 50 bedrijven. Tot de oplevering van HOV in 't Gooi (traject Hilversum NS – Anna's Hoeve) wordt dit gebied met een hoge frequentie en ruime exploitatie periode bediend door de R-net lijn 320. In het PvE wordt in paragraaf 3.2.3 aan de vervoerder gevraagd om toe te lichten hoe hij de bediening van Hilversum Arenapark en omgeving gaat vormgeven. Hierbij worden geen nadere eisen gesteld, zoals een minimale frequentie. Verderop in paragraaf 3.5.3 <i>R-net 320, frequentie</i> staat dat er in de spitsuren minimaal twee keer per uur een rit moet zijn zonder overstap tussen (in ieder geval) Huizen Busstation en Hilversum Arenapark, die in Hilversum rijdt via de nieuwe HOV baan en de Oosterengweg. Arenapark of station Sportpark zijn niet een verplicht knooppunt en daarom zijn er geen minimale eisen voor een exploitatie periode en frequentie opgenomen in het PvE. Voor een groot deel van de inwoners en bezoekers is er door de trein een goede bereikbaarheid. Dit geldt echter niet voor die kernen die te ver van een treinstation afliggen. De nieuwe route van de R-net 320 vanaf de start van HOV in 't Gooi moet niet leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid van Arenapark en omgeving voor met name inwoners van Huizen, Blaricum en Laren. De vervoerder moet dit in zijn vervoerplan garanderen. Concreet betekent dit een directe verbinding van busstation Huizen naar Arenapark/ Station Hilversum Sportpark in de ochtendspits en omgekeerd in de middagspits met een bediening van minimaal vier keer per uur op werkdagen.
3.5.8	23	<u>Bereikbaarheid Tergooi Hilversum</u> Het is een goede zaak dat de garantieverbinding Tergooi Hilversum met station Hilversum is opgenomen in het PvE. De locatie in Hilversum wordt op termijn ook de hoofdlocatie van Tergooi. In het PvE staat dat het nog niet duidelijk is hoe de nieuwe toegang tot het ziekenhuis bediend kan worden. Het is daarom van belang om een verplichting bij de vervoerder neer te leggen om in overleg te treden met Tergooi en de gemeente Hilversum om de bereikbaarheid middels OV van Tergooi te garanderen in alle fases van de nieuwe concessie.

Hoofdstuk 15. Duurzaamheid en transitie naar Zero Emissie		
§	Pag.	Reactie
15.3	61	<u>Duurzaamheidsplan en zero emissie</u> Wij ondersteunen de verplichting voor de vervoerder om een Duurzaamheidsplan te maken. De energietransitie is een grote en belangrijke opgave waar gemeenten, provincies en andere partners samen voor staan. De transitie naar schoon, Zero Emissie (ZE) vervoer onderschrijven wij dan ook ten zeerste. Er wordt gesproken in het PvE over een mogelijke subsidie naast de concessie voor de vervoerder om dit mogelijk te maken. Wij pleiten ervoor dat de provincie deze instelt. Hiermee kan worden voorkomen dat de ambitie voor ZE ten koste gaat van de kwaliteit van het OV. Gemeenten staan zelf bij het doelgroepenvervoer ook voor de transitie naar ZE en wij zien daarin overeenkomsten. Wij gaan graag de samenwerking aan met de provincie en vervoerder om de transitie naar ZE en de andere duurzaamheidsdoelen mogelijk te maken. Ook onderzoeken wij te zijner tijd graag de mogelijke kansen om de transitie naar ZE doelgroepenvervoer en openbaar vervoer te verbinden. Bijvoorbeeld op het gebied van laadinfrastructuur.

Hoofdstuk 17. Participatie en social return		
§	Pag.	Reactie
17.1.2	68	<u>Toegankelijkheid van het OV</u> Wij ondersteunen de verplichting voor de vervoerder om een Participatie- en Ontwikkelplan te maken en hierin met concrete plannen te komen hoe het gebruik van het OV door mensen met een beperking extra wordt gestimuleerd. De gemeenten denken hierbij aan OV-coaches die mensen die dat zelf moeilijk vinden leren reizen met OV. GOOV is ook een goed voorbeeld waar doormiddel van een app op de smartphone en een trainer mensen met beperkingen wordt geleerd om te reizen. Andere voorbeelden zijn reizen met een vrijwilliger, inzet van de Buzz Buddy en Blue Assist. Gemeenten gaan hierin graag de samenwerking aan met de provincie en vervoerder.

Bijlage 2 Grensoverschrijdende Lijnen en gedooglijnen		
§	Pag.	Reactie
-	81	De gedooglijn van de concessie Regio Utrecht ontbreekt. Het betreft lijn 122 Utrecht Overvecht - Westbroek - Maarsseveen - Tienhoven - Muyevelt - Nieuw Loosdrecht
-	81	Verscheidende Noord-Hollandse kernen worden bediend door buslijnen vanuit andere concessies. Zo worden de kernen Oud-Loosdrecht; Boomhoek; Muyevelt en Breukeleveen bediend door Utrechtse buslijnen 121 en 122. De concessie Provincie Utrecht en concessie Regio Utrecht eindigen beide eind 2023. <i>Garandeert de provincie Noord-Holland de ontsluiting van kernen en gebieden in Gooi en Vechtstreek die door andere concessiehouders worden bediend?</i> <i>Oftewel, zorgt zij voor bediening op het moment dat deze concessiehouder lijnen in de regio Gooi en Vechtstreek laat vervallen?</i>
-	81	Wij vinden het een positieve ontwikkeling dat de Utrechtse buurtbus Lijn 573 Soest – Eemnes – Blaricum Ter Gooi mag gaan stoppen op de haltes in Laren.