

Graag wil de Stichting Voetgangersbeweging Nederland in samenwerking met het Buscomité Leiden reageren op het door u opgestelde beleidskader OV-Concessie Zuid-Holland Noord (ZHN).

Een van de doelstellingen van de Stichting Voetgangersbeweging Nederland is om het lopen sterk te stimuleren vanwege de achtergrond van gezondheid, sociale aspecten en milieu. Hierbij bedoelen wij zowel het lopen voor dagelijkse verplaatsingen als het recreatieve wandelen. Voor grotere afstanden is de combinatie met OV van groot belang. Een belangrijke doelgroep daarbij vormen de ouderen. Het rapport "Actief ouder worden in Nederland" van o.a. SCP en CPB (2012) geeft aan dat tot 2040 het aantal vijftenzestigplussers met ruim twee miljoen zal stijgen. Dit heeft een belangrijk effect op de nieuwe concessie. In de leeftijd 55 tot 75 zijn mensen nog actief en verplaatsen zich veel, gemiddeld 2,5 keer per dag. Dit verplaatsen van deze doelgroep vindt vooral plaats na de ochtendspits in de daluren en de avond.

Het Buscomité heeft zich de afgelopen jaren sterk gemaakt voor het verbeteren van busverbindingen binnen Leiden. Een aantal verbeteringen konden worden gerealiseerd, een aantal andere pasten niet in de bestaande concessie.

In deze reactie worden de opmerkingen van beide organisaties gecombineerd.

### **Verouderde bevolkingscijfers**

In eerste instantie willen wij reageren op de door u als uitgangspunt gehanteerde sterk verouderde bevolkingscijfers 2017 ( punt 1.2 van de nota) als basis voor de nieuwe concessie 2022-2032. Als voorbeeld de Gemeente Leiden wordt hier genoemd met 120.000 inwoners terwijl inmiddels anno 2019 deze is gegroeid tot 125.000 inwoners. Een reële inschatting van de verwachte aantallen inwoners voor de genoemde concessieperiode zal noodzakelijk zijn om voldoende in de bestaande vervoerbehoefte te kunnen voorzien.

### **Doorstroming**

Het realiseren van een vlottere doorstroming door het aanpassen van infrastructuur juichen wij toe. Maar daarbij willen wij nadrukkelijk stellen dat wij hiermee niet kunnen instemmen als dit gebeurt door het laten vervallen van halteplaatsen om bijvoorbeeld aan een productformule te kunnen voldoen. Wij wijzen in dit verband op het in het verleden zeer succesvol door de Provincie Zuid-Holland uitgevoerde Experimenteerproject OV voor dit gebied. De intentie om een vergelijkbaar project binnen komende concessieperiode te starten, zou zeer goed passen binnen de huidige mobiliteits- en klimaatdoelstellingen.

Tenslotte merken wij op dat het uitrollen van overstappunten geen doel op zich zou moeten zijn. Overstappen wordt terecht door reizigers als een uiterst onaangenaam onderdeel van de reis ervaren en wordt vaak gezien als aanleiding om in plaats van met OV te reizen, de auto te nemen.

### **Recreatief vervoer**

Ook de rol van het OV op het gebied van actieve recreatie (wandelen, groene haltes) is van belang. Wij missen in het beleidsrapport de doelstelling om daar vanuit de vervoerder meer op in te spelen dan tot op heden plaatsvindt. Frequentie in de avonduren en tijdstip waarop laatste verbindingen worden geboden, zijn bepalend voor de bereidheid tot vaker lopen en gebruik te maken van het OV.

### **Publiekstrekkers**

Bij de interactie met partijen waarmee de opgaven voor het beleidskader zijn geformuleerd, zijn alleen commerciële publiekstrekkers als Keukenhof en Avifauna opgenomen. Maar andere grote publiekstrekkers als onze stranden, jaarlijkse grote evenementen zoals de bloemencorso's of het drie-oktoberfeest te Leiden worden hier gemist. Juist op deze dagen is de rol van het OV voor grote aantallen reizigers van essentieel belang voor de bereikbaarheid. De afgelopen jaren waren deze niet in het programma van eisen opgenomen waardoor het vrijwel niet mogelijk was deze evenementen

met het OV te bereiken. Wij vinden dat in de komende concessie hier een taakstelling voor het OV moet worden opgenomen.

### **Toegankelijkheid**

Ten aanzien van de toegankelijkheid zouden wij specifiek ook aandacht willen vragen voor de groep met een licht verstandelijke beperking of beginnend dementerenden die nog vaak wel zelfstandig reizen. Zij kunnen soms onverwacht in de drukte “even de weg kwijt zijn”. Analoog aan Vlaanderen zou daarvoor een inclusieve oplossing moeten worden ontwikkeld waardoor zij langere tijd beter zelfstandig kunnen blijven reizen. Verder wijzen wij erop dat onder de groep mensen met een beperking ook reizigers met een wandelwagen of boodschappenwagen gerekend moeten worden.

### **Integrale mobiliteit**

Bij de visie en doelen voor het OV in Zuid-Holland Noord missen wij taakstellende ambities voor het integrale duurzame mobiliteitsbeleid. Voor- en natransport vormen daarbij een belangrijk onderdeel van de totale reistijd van deur tot aan de bestemming. Voor grote aantallen reizigers zal dit te voet plaatsvinden. Naar onze mening gaat de nota te veel uit van beoordeling op basis van reistijd in het OV zonder voor- en natransport of overstapweerstand. Voorspelbaarheid, betrouwbaarheid en reisgemak zijn daarbij belangrijker factoren dan reistijd voor de gehele reisketen.

### **Loopafstanden**

Een grote groep mensen heeft geen mogelijkheid te kiezen voor hun verplaatsingswijze. Visuele, verstandelijke of fysieke beperkingen bepalen dat ze een aantal vormen van individueel vervoer niet kunnen benutten. Het beperkt hen in zelfstandigheid en in hun sociale contacten. Dit geldt niet alleen voor mensen met een aangeboren lichamelijke beperking of op grond van leeftijd, maar ook bij gebroken ledematen, gebruik van kinder- of wandelwagen of bij zware boodschappen.

Internationaal zijn ten behoeve van het oversteken bij verkeerslichten verschillende onderzoeken gedaan naar de loopsnelheid van ouderen. Deze onderzochte situaties zijn goed vergelijkbaar met het lopen naar de halte van het openbaar vervoer. Vanuit de verschillende studies mogen we concluderen dat voor 70-jarigen sprake is van een gemiddelde loopsnelheid van 1,0 m/sec.

U stelt in voorliggend beleidskader voor uit te gaan van hemelsbrede afstanden rondom haltes in plaats van loopafstanden. Wij kunnen ons hierin vinden onder een aantal condities. Wanneer wij ervan uitgaan dat in de praktijk de werkelijke afstand gemiddeld 1,2 maal de afstand hemelsbreed zal zijn, vinden wij dat in bebouwde kernen de hemelsbrede afstand van de woning of bestemming tot aan de halte voor 80% van de bebouwing maximaal 350 meter mag zijn en uitzonderlijk niet meer dan 400 meter. Voor 70-jarigen zou dit betekenen maximaal 8 minuten lopen. Er dient daarbij geen onderscheid gemaakt te worden tussen stedelijke kernen en de overige woonkernen in het gebied. Een grotere hemelsbrede afstand ingeval het gaat om een halte van R-net vinden wij voorbij gaan aan de belangen van de genoemde doelgroep reizigers. Een hemelsbrede afstand van het geografisch zwaartepunt van de bebouwde kom tot aan de halte van maximaal 800 meter (16 minuten lopen voor ouderen) vinden wij niet passen bij de sociale functie van het OV en daarom niet acceptabel.

### **Frequentie en exploitatieperiode**

Wanneer we het OV als alternatief willen zien voor het gebruik van de auto en om een serieuze rol te kunnen vervullen in het langer zelfstandig functioneren van ouderen om daarmee de sociale functie te kunnen waarmaken, dan zullen er voor wat betreft de periode van exploitatie eisen gesteld moeten worden aan het tijdstip van de eerste en laatste bussen. Wij zijn van mening dat de eerste ritten zullen moeten plaatsvinden niet later dan 06.00 uur op werkdagen. Voor de laatste ritten van de dag (maandag t/m zondag) is het gewenst nog rond 00.30 uur vanuit het stadscentrum of het NS-station te kunnen reizen naar woonwijken of omliggende gemeenten. Binnen de steden boven de

70.000 inwoners is daarbij overdag een minimale frequentie van eenmaal per kwartier, na 20.00 uur van eenmaal per halfuur een minimum vereiste.

### **Opbrengstverantwoordelijkheid**

In het beleidskader wordt in vervolg op de lopende concessie voor komende periode “de vervoerder verantwoordelijk gesteld voor de opbrengst vanuit kaartverkoop. Gesteld wordt dat de vervoerder zo geprikkeld wordt om zoveel mogelijk waar te bieden voor het geld van de provincie. Hij zal volgens de nota zijn DRU’s en andere inspanningen vooral richten op verbindingen en tijden met veel reizigers om zo hogere opbrengsten te krijgen”. Wij maken hier ernstig bezwaar tegen, het betekent in feite dat de provincie de sociale functie en de ontsluiting van meer landelijke gebieden achter stelt bij het woon-werkverkeer in het verstedelijkt deel van het gebied. Reizigers in deze gebieden worden daardoor verwezen naar het collectief vraagafhankelijk vervoer met hogere maatschappelijke kosten en grote afhankelijkheid of het gebruik van de auto. Dit lijkt ons strijdig met het gevoerde beleid. Wij zijn van mening dat een andere maatstaf voor beoordeling zou moeten worden gesteld, namelijk een beoordeling van de mate van ontsluiting van het gebied per OV. Loopafstanden naar de halte, gestrektheid van de routes, frequentie en exploitatieperiode zouden daar onderdeel van moeten zijn.

### **Ontwikkefunctie**

Wij constateren dat de afgelopen concessieperiode de ontwikkelingsfunctie te eenzijdig heeft gelegen bij de vervoerder. Gewenste ontwikkelingen bleven daardoor uit op basis dat deze niet in het bestek van de concessieverlener waren opgenomen. Te weinig wordt mogelijkheid geboden tot een tussentijdse evaluatie. Wij zijn er voorstander van dat in de nieuwe concessie de bepaling wordt opgenomen dat om de drie jaar een evaluatie plaatsvindt met daaraan gekoppeld een bijstelling van het beleid dat wordt gebaseerd op actuele ontwikkelingen. Daarbij zouden gemeenten en reizigersorganisaties moeten worden betrokken.

Wij dringen erop aan om binnen de komende concessie onderzoek te doen naar de mogelijkheid van een onafhankelijk ontwikkelbureau dat wordt aangestuurd door een bestuur waarin gemeenten en reizigersorganisaties zitting hebben. Een dergelijk ontwikkelbureau zou tussentijds gedurende de looptijd van de concessie moeten kunnen worden opgericht. De concessiehouder zal daarmee zuiver uitvoerder worden met volle verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de uitvoering en voor de communicatie naar de reiziger.

### **Ontsluiting sociale voorzieningen**

De Leidse regio kent een uitermate ronde stedelijke structuur. De huidige OV verbindingen zijn daar niet mee in overeenstemming en hebben een sterk centrum gerichte lijnvoering. Dit betekent dat de vaak in buitenwijken gelegen locaties met voorzieningen voor ouderen alleen via een lange en dure omweg te bereiken zijn. Het gaat dan om winkelvoorzieningen, zorgcentra, ziekenhuizen, huisartsen en activiteitencentra, maar ook voor het hebben van sociale contacten. De ligging hiervan past ook niet altijd in een gestrekte lijnvoering voor het woon-werkverkeer. We zijn daarom van mening dat in het beleidskader een aparte passage gewijd zal moeten worden aan de ontsluiting van deze sociale functies. Een ringlijn die deze locaties verbindt zal door de reizigers veelal slechts voor een beperkte afstand gebruikt worden, maar is wel essentieel voor het zelfstandig kunnen blijven functioneren van ouderen.

### **Communicatie**

Wij constateren dat in de afgelopen concessieperiode de communicatie over (tijdelijke) wijzigingen ernstig is te kort geschoten. Zowel reizigers als belanghebbenden zijn daarvan de dupe. Wij zijn dan ook van mening dat in het beleidskader hiervoor regels moeten worden opgenomen.

Plannen tot wijziging van dienstregeling of lijnvoering zullen op het moment dat deze naar het reizigersoverleg worden gezonden ook openbaar in de media moeten worden aangekondigd. Naar onze mening zal er voor belanghebbenden een procedure moeten worden opgesteld om over de voorgenomen wijzigingen hun zienswijze of bezwaar te kunnen indienen.

Over tijdelijke wijzigingen van route en/of halteplaatsen zal de concessiehouder moeten worden verplicht hierover in de regionale of plaatselijke media duidelijk te communiceren. Verder zal de concessieverlener er bij de wegbeheerders op moeten aandringen dat deze bij wegafsluitingen niet alleen communiceren over de gevolgen voor het wegverkeer, maar ook over de omleidingen voor het openbaar vervoer. De reiziger dient over deze zaken vooraf beter te worden geïnformeerd.

#### **Tot slot**

Met onze reactie willen wij graag bijdragen aan het tot stand komen van een goed beleidskader voor het openbaar vervoer in Zuid-Holland Noord. Een beleidskader dat niet alleen gericht is op de grote vervoersstromen in de brede spitsuren, maar met name ook recht doet aan de belangen van reizigers die voor hun zelfstandigheid, sociale contacten en zorg aangewezen zijn op gebruik van openbaar vervoer.

Wij zouden als Voetgangersbeweging Nederland graag bij het verder overleg en het planproces worden betrokken.

Met vriendelijke groet,

Namens Voetgangersbeweging Nederland

Namens Buscomité Leiden

Boudewijn Leeuwenburgh, voorzitter

Nelly de Kok, voorzitter

Voetgangersbeweging Nederland

Postbus 3014

2301 DA Leiden

Tel. 06-53 444 342