

**Plan van aanpak Openbaar Vervoer**  
**Holland Rijnland – Midden Holland**

## INHOUD

1. Doel en aanleiding van de OV visie Holland Rijnland – Midden Holland .....	4
Regionale ontwikkelingen .....	5
Samenwerken in subregio's .....	5
2. Uitwerking in Subregio's .....	6
Leidse Regio.....	6
Duin- en Bollenstreek.....	7
Rijn- en Veenstreek .....	7
Regio Midden Holland.....	7
3. Gesprekken externe stakeholders .....	8
4. Eindresultaat .....	8
5. Stappenplan .....	9
Bijeenkomst Projectgroep.....	10
Stap 0: Bestuursoverleg per subregio .....	10
Start up .....	10
STAP 1: Organiseren en verwachtingen. Brede startbijeenkomst.....	10
STAP 2: Beleidsinventarisatie.....	10
Tussenstap: projectgroep bijeenkomst.....	11
STAP 3: Beantwoorden kennisvragen .....	11
Tussenstap: projectgroep bijeenkomst.....	12
STAP 5: Uitwerking in visie, programma en organisatie.....	12
Tussenstap: projectgroep bijeenkomst.....	12
STAP 6: Besluitvorming .....	13
6. Organisatie .....	13



## 1. DOEL EN AANLEIDING VAN DE OV VISIE HOLLAND RIJNLAND – MIDDEN HOLLAND

Openbaar vervoer is van doorslaggevend belang bij de economische en stedelijke ontwikkeling van het concessiegebied Zuid-Holland Noord. Een groot deel van de inwoners maakt dagelijks van het openbaar vervoer gebruik. Veel bedrijven en (onderwijs)instellingen kunnen alleen functioneren dankzij hun OV bereikbaarheid in de regio en Randstad. Dit vraagt om een sterk openbaar vervoer systeem, waarbij er twee schaalniveaus van belang zijn:

1. het interne systeem dat de regio en de onderliggende gemeenten en subregio's als stedelijk daily urban system laat functioneren;
2. het externe systeem dat de regio verknoopt met de rest van de Randstad en de strategische ligging daarin ten volle benut.

Een grote uitdaging bij het realiseren van deze brede opgave is dat het belang van goed openbaar vervoer groot is maar de invloed van gemeenten en regio klein. Rijk, provincie(s), NS, (bus)concessiehouder, Schiphol en de G4 zijn de bepalende partijen.

Effectief zijn in dit veld vraagt daarom een strategische visie en verbindende aanpak. Doorslaggevend voor succes zijn: een lange adem, flexibele benadering, goede organisatie en regionale samenwerking.

Binnen het concessiegebied Zuid-Holland Noord zijn er aanzienlijke verschillen tussen de sub-regio's met elk hun eigen kenmerken, doelgroepen en problematiek. Naast de sterk verstedelijkte gebieden in en rond Gouda, Leiden en Alphen aan den Rijn zijn er de meer landelijke gebieden.

De onderscheiden sub regio's zijn: de Duin- en Bollenstreek, de Rijn en Veenstreek en de Leidse regio, die alle drie onder Holland Rijnland vallen. Daarnaast is er de regio Midden-Holland. In het vervolg van dit plan van aanpak worden deze vier gebieden de subregio's genoemd. Alle gebieden maken deel uit van de uiteindelijke visie.

Dit plan van aanpak voorziet in een visie op het openbaar vervoer die bestaat uit twee delen:

1. Een regionaal deel.  
Dit is het deel van de visie dat voor alle subregio's hetzelfde is. Uitgangspunten en aanpak worden op elkaar afgestemd zodat er een breed gedragen visie op het OV ontstaat.
2. Uitwerking in subregio's  
Voor de verschillende subregio's worden er visies gemaakt die inspelen op de gebied specifieke kenmerken en problematiek.

Binnen Holland Rijnland verband is in meerdere gremia de noodzaak tot een bijgestelde OV-visie benoemd.

## REGIONALE ONTWIKKELINGEN

Binnen het openbaar vervoer spelen er binnen de (sub)regio's concrete ontwikkelingen in de komende jaren. Een aantal van deze actuele ontwikkelingen speelt in meer of mindere mate in bijna alle gemeenten:

- De introductie van R-net, of HOV bussen (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) is belangrijk met het oog op de opbouw van het systeem. Voor het HOV zijn besluiten genomen over de routing. Het HOV-net is een van de dragers van het gehele systeem, waar het overige OV goed op aan moet sluiten.
- De verbetering van de spoorverbinding tussen Leiden – Alphen aan den Rijn - Utrecht. De huidige verbinding laat te wensen over vanuit het perspectief van de reiziger, vanwege de te lage frequentie, de lage betrouwbaarheid en het lage comfort.
- Ontwikkeling stationsgebieden en Stedenbaan. De ontwikkeling van de verschillende stationsgebieden zijn allereerst gebiedsopgaves en ook als zodanig georganiseerd. Maar er zijn op meerdere niveaus sterke dwarsverbanden met openbaar vervoer. Het benutten daarvan biedt kansen voor zowel openbaar vervoer als de gebiedsopgave.
- Nieuwe busconcessie. De huidige concessie loopt af in 2020 (met daarna nog de optie tot verlenging voor 2 jaar tot 2022). Om op hoofdlijnen invloed te hebben op deze concessie is het zaak dat de gemeenten in het concessiegebied Zuid-Holland noord, in nauwe samenwerking met de provincie Zuid Holland (de concessieverlener), te komen tot een visie op het openbaar vervoer die recht doet aan de verschillende belangen en de verschillende doelgroepen van het openbaar vervoer.
- Dienstregelingen NS. De jaarlijkse dienstregelingwijziging is een van de momenten waarop invloed uitgeoefend kan worden op het spoorproduct. De komende jaren zullen met de introductie van "spoorboekloos reizen", op de "Oude Lijn" belangrijke veranderingen tot stand worden gebracht.
- Diverse OV gerelateerde kansen (Mobiliteitsmanagement Rijnlandroute, Beter Benutten, programma Spoorwegveiligheid, realisatie P+R-locaties, etc.).
- Ketenmobiliteit als integraal onderdeel de reis.
- Doelgroepen vervoer is een belangrijk aandachtspunt. Het openbaarvervoer richt zich meer op de zgn. dikke gestrekte lijnen. De buitenwijken en kleinere kernen raken hierdoor verstoken van openbaar vervoer. Het doelgroepenvervoer (WMO (incl. oude AWBZ), leerlingen en SW-vervoer) wordt steeds duurder. Mogelijke combinatie van beide vervoervormen moet worden onderzocht.
- De trend waarbij meer de focus wordt gelegd op het (beter) organiseren van voor- en natransport in relatie tot de opkomst, ontwikkeling en organisatie van 'deel'mobiliteit, zoals Uber, MaaS, Greenwheels, deelfietsproviders, doorontwikkeling van (elektrische) voertuigen etc.

Opgave is om te komen tot een samenhangende strategische visie en effectieve aanpak. Daarin worden projecten gerealiseerd maar ook op hogere schaalniveaus kansen gecreëerd en benut. Dat vraagt verbinding op inhoud, binnen de regio en met de belangrijkste spelers binnen het OV thema.

## SAMENWERKEN IN SUBREGIO'S

Om deze samenhangende strategische visie op te stellen en te kunnen verwezenlijken moet er worden samengewerkt. Basis voor de aanpak is de observatie dat het OV in de regio bepaald wordt door een aantal krachtige spelers waarbij gemeenten maar een beperkte rol hebben bij de totstandkoming van het "OV-product". De belangrijkste gemeentelijke rol ligt in ruimtelijke planning en (een deel van) de infrastructuur. Samenwerken is de sleutel om effectief te zijn in het OV veld. De

visie moet daarin een middel zijn dat richting geeft en verbindt. Kern van dit plan van aanpak is om de samenwerking te laten groeien door een open dialoog over de inhoud te organiseren. Holland Rijnland is coördinator in dit proces en start samen met de subregio's en regio Midden Holland het proces op.

Allereerst zal commitment moeten worden bereikt t.a.v. het inhoudelijke eindbeeld en op welke wijze dit bereikt wordt. Van dit laatste maakt onder meer de wijze van organiseren van de input deel uit. De werkwijze moet (externe) partijen gaan verleiden om mee te werken. Het partijen overtuigen van het belang om samen te werken aan een sterk openbaar vervoer in het concessiegebied Zuid-Holland noord is onderdeel van het slagen van dit project.

De OV-visie wordt van onderop georganiseerd, waarbij de subregio's Duin- en Bollenstreek, de Leidse regio, de Rijn en Veenstreek en regio Midden Holland elk hun eigen proces doorlopen.

Tijdens de start-up wordt samen met Holland Rijnland en de regiogemeenten bepaald hoe de processen van de subregio's op elkaar worden afgestemd.

De (nog niet) gebruiker is de belangrijkste doelgroep. Dit betekent dat onder meer ROVER en de WMO cliëntenraden incl. ROCOV en ANBO, ROC en HBO vertegenwoordigers, als belangenbehartigers betrokken zullen worden en dat naar manieren gezocht moet worden om het belang en de beleving van gebruikers goed zichtbaar te maken.

Een belangrijke kans ligt in de combinatie met allerlei vormen van doelgroepenvervoer. Dit betekent dat binnen de gemeente(n) niet alleen de samenwerkingen in het fysieke domein maar ook binnen het sociale domein gezocht zal gaan worden. Bij de vervoerspartners zal gekeken worden of ook een of meer taxibedrijven/-organisaties aan kan sluiten en expertise kan leveren t.b.v. dit proces.

Rijk, NS, ProRail, Arriva, taxibedrijven of -organisaties doelgroepenvervoer en provincie Zuid-Holland zijn onmisbaar bij dit proces. Met deze "OV-spelers" zal door een afvaardiging uit de projectgroep het gesprek gevoerd worden, hoe ze bij de OV-visie betrokken kunnen worden.

## 2. UITWERKING IN SUBREGIO'S

Naast OV ontwikkelingen op regionaal niveau zijn er ook ontwikkelingen die op subregionaal niveau spelen. Deze paragraaf geeft de voor de drie sub regio's en Midden-Holland belangrijkste ontwikkelingen in het OV weer.

### LEIDSE REGIO

Gemeenten hebben ook een eigen realiserende rol. Zo wordt er gewerkt aan uitvoering gegevens aan de HOV verbindingen richting Katwijk, Leiderdorp en Zoetermeer, waarbij deze door het verkorten van de reistijd en het verhogen van het comfort aantrekkelijker worden gemaakt voor reizigers. Ook maakt de gemeente Leiden belangrijke keuzes voor het stationsgebied inclusief nieuwe busterminal. De uitvoering van deze projecten vraagt juist een programmatische, sturende aanpak. Uitdaging is bovendien om deze projecten slim te verbinden met de meer strategische opgaven om maximaal rendement te boeken.

Naast de regionale ontwikkelingen speelt er in de Leidse regio specifiek nog een aantal zaken:

- Last mile Bio Science Park. Met dit projectvoorstel heeft Leiden de “landelijke lijstjes” effectief weten te halen. De komende twee jaar zal de stap naar concrete projecten gezet moeten worden.
- Verplaatsing van het busstation. De gemeente Leiden onderzoekt de mogelijkheden en consequenties van een verplaatsing van het busstation.
- Dienstregelingen NS. De jaarlijkse dienstregeling wijziging is een van de momenten waarop invloed uitgeoefend kan worden op het spoorproduct. De komende jaren zullen met de introductie van “spoorboekloos reizen” belangrijke veranderingen tot stand worden gebracht.
- Ontsluiting landelijk gebied
- Aansluiting op concessie Metropoolregio Den Haag Rotterdam

## DUIN- EN BOLLENSTREEK

- Ontsluiting landelijk gebied
- Aansluiting op concessie Amstelland-Meerlanden
- Aansluiting op concessie Haarlem-IJmond
- Aansluiting op concessie Metropoolregio Den Haag Rotterdam
- Ontwikkeling van NS station Sassenheim
- Dienstregelingen NS. De jaarlijkse dienstregeling wijziging is een van de momenten waarop invloed uitgeoefend kan worden op het spoorproduct. De komende jaren zullen met de introductie van “spoorboekloos reizen” belangrijke veranderingen tot stand worden gebracht.
- Dienstregelingen NS. De jaarlijkse dienstregeling wijziging is een van de momenten waarop invloed uitgeoefend kan worden op het spoorproduct. De komende jaren zullen met de introductie van “spoorboekloos reizen” belangrijke veranderingen tot stand worden gebracht.

## RIJN- EN VEENSTREEK

- Ontsluiting landelijk gebied
- Aansluiting op concessie Amstelland-Meerlanden
- Aansluiting op concessie provincie Utrecht
- Doorontwikkeling OV verbinding Schiphol
- Doorontwikkeling OV en P+R (+B) knooppunten
- Verbeteren stadsvervoer Alphen aan den Rijn
- Frequentieverhoging spoorverbinding Leiden-Utrecht en aanpassing van de daarmee samenhangende busroutes
- Dienstregelingen NS. De jaarlijkse dienstregeling wijziging is een van de momenten waarop invloed uitgeoefend kan worden op het spoorproduct. De komende jaren zullen met de introductie van “spoorboekloos reizen” belangrijke veranderingen tot stand worden gebracht.
- Dienstregelingen NS. De jaarlijkse dienstregeling wijziging is een van de momenten waarop invloed uitgeoefend kan worden op het spoorproduct. De komende jaren zullen met de introductie van “spoorboekloos reizen” belangrijke veranderingen tot stand worden gebracht.

## REGIO MIDDEN HOLLAND

- Ontsluiting landelijk gebied
- Aansluiting op concessie provincie Utrecht
- Aansluiting op concessie Drechtsteden-Alblasserwaard-Vijfheerenlanden
- Aansluiting op concessie Rotterdam (bus en rail)
- Aansluiting op concessie Haaglanden

- Dienstregelingen NS. De jaarlijkse dienstregeling wijziging is een van de momenten waarop invloed uitgeoefend kan worden op het spoorproduct.
- Dienstregelingen NS. De jaarlijkse dienstregeling wijziging is een van de momenten waarop invloed uitgeoefend kan worden op het spoorproduct. De komende jaren zullen met de introductie van “spoorboekloos reizen” belangrijke veranderingen tot stand worden gebracht.
- P+R
- R-net Schoonhoven-Rotterdam
- Stationsontwikkeling Gouweknoop incl. P+R

### 3. GESPREKKEN EXTERNE STAKEHOLDERS

Om er voor te zorgen dat de belangrijkste partijen goed aangehaakt zijn bij het opstellen van de OV visie is er een aantal verkennende gesprekken gevoerd. Daarnaast is een aantal partijen reeds door de gemeente Leiden benaderd om mee te werken aan de totstandkoming van een OV visie. De partijen waar mee is gesproken zijn: de Provincie Zuid-Holland en ROVER. De omliggende gemeenten zijn van het voornemen een OV visie op te stellen op de hoogte gebracht in het ambtelijk overleg van Holland Rijnland. De gemeenten is gevraagd om deel te nemen aan het proces van de OV visie. Ook de belangrijkste vervoerders (NS en Arriva) zijn op de hoogte gebracht van het voornemen. De taxibedrijven (of -organisaties) zullen in het kader van het doelgroepenvervoer eveneens worden betrokken bij dit proces.

De belangrijkste van resultaten zijn:

- alle partijen onderschrijven het belang van een OV visie
- alle partijen willen in het vervolgproces betrokken worden en;
- meewerken aan de totstandkoming van de visie
- alle partijen onderschrijven het belang van een regionale aanpak

### 4. EINDRESULTAAT

Resultaat is een regionale OV-visie. Deze bestaat uit de twee onderdelen:

1. Een regionale visie op het openbaar vervoer.
  - o Visie op het openbaar vervoer in de regio. Wat is het belang? Wat zijn de verbindingen? Wat zijn relevante ontwikkelingen en wetmatigheden binnen dit thema? Welke keuzes op hoofdlijnen maakt de regio? Hoe ziet het wensbeeld eruit?
  - o Uitvoeringsstrategie: Een regionale visie met sterke externe samenwerking vraagt om organisatie op dezelfde schaal. In de regio is op diverse velden ervaring opgedaan om dit pragmatisch en slim te organiseren tussen de gemeenten. In dit onderdeel leggen we vast op welke wijze we ons gaan organiseren om de visie goed te laten functioneren. Het gaat hierbij om met de bestaande organisaties nauw samen te werken op de inhoud en zo gezamenlijk op te kunnen trekken in de aanloop van nieuwe dienstregelingen en de nieuwe bus concessie maar ook zo nodig richting het Rijk.
2. Vier (sub)-regionale uitwerkingen. Hierin krijgen de gebiedspecifieke uitwerkingen een plek. Hierbij gaat het om:
  - o Programma. Het programma is een mix van eigen (regionale en lokale) uitvoeringsprojecten, samenwerkingsprojecten en meer strategische (lobby)opgaven. (Extra) investeringen zullen niet direct aan de orde zijn maar er liggen wel kansen in het slimmer aanwenden van bestaande budgetten door gebruik te maken van de programmatische samenhang.



- Lokale organisatie. Het realiseren van de eigen meer lokale opgaven vergt ook een organisatie op deze schaal.

## 5. STAPPENPLAN

Dit stappenplan geeft op hoofdlijnen aan hoe het proces om te komen tot een OV-visie eruit ziet. Uitgangspunt is start van het proces medio april.

**Ambtelijk Overleg (18 april 2017)**

**Portefeuillehouderoverleg/regiomiddag (10 mei 2017) bespreking plan van aanpak en samenhang met doelgroepenvervoer.**

**Midden Holland PHO (26 juni 2017) en AO (1 juni 2017)**

**Bestuurders en ambtenaren spreken commitment uit over deelname aan het visie traject.**

## BIJEENKOMST PROJECTGROEP

De projectgroep bestaat uit de trekkers van de subregio's en Holland Rijnland. In deze bijeenkomst wordt het plan van aanpak besproken en afgestemd. Ook wordt een voorstel gemaakt over de verdeling van de kosten. Resultaat is een eenduidig plan van aanpak

## STAP 0: BESTUURSOVERLEG PER SUBREGIO

De betrokken bestuurders stellen het plan van aanpak vast en committeren zich aan de te leveren inspanningen in tijd en/of geld.

## START UP

De start up bestaat uit de formele projectstart, het opstarten van de projectorganisatie en het informeren van betrokkenen.

## STAP 1: ORGANISEREN EN VERWACHTINGEN. BREDE STARTBIJEENKOMST.

Doel van deze stap is om partijen te betrekken bij het proces, hun inhoudelijke inbreng op te halen en de agenda voor het vervolg te bepalen.

Om dit te bereiken organiseren we een brede startbijeenkomst. Gemeenten (mobiliteit en sociaal domein), OV-spelers, ROVER en belangrijke economische en maatschappelijke spelers nodigen we hiervoor uit. Kern van het programma is:

- Toelichten van het initiatief
- Een aantal korte presentaties van experts over de belangrijkste kwesties op OV-gebied.
- Een inventarisatieronde die uitmondt in een eerste agenda met thema's die relevant zijn voor de visie.
- Uitnodigen voor het vervolg waarbij drie groepen worden gevormd:
  - o Projectgroep: bestaande uit de trekkers van de vier deelregio's
  - o Meedenkgroep: bestaande uit deelnemers uit de andere gemeenten en de provincie Zuid-Holland
  - o OV-bepalers: hierin zitten de vervoerder en belangenverenigingen

Resultaat is een krant, nieuwsbrief of poster. In ieder geval een blijvende, aantrekkelijke verwerking van het resultaat. Kern van het resultaat is een lijst van thema's die relevant geacht worden voor de OV-visie. Dit bepaalt de inhoudelijke agenda voor het vervolg.

## STAP 2: BELEIDSINVENTARISATIE.

Doel van deze stap is het beleidsmatig verbinden van de OV-visie aan "alles wat er al ligt en bekend is". Het gaat om:

OV beleid en kennis

- OV 2040
- OV toekomstbeeld (landelijk)
- OV visie Zuid-Holland

- OV visie taxibedrijven/doelgroepenvervoer
- OV visie Holland Rijnland
- Ontwikkelvisies vervoerders (Arriva en NS)
- Lopende projecten
- Overzicht belangrijke ontwikkelingen OV landelijk, provinciaal en regionaal.
- Basiscijfers (OVIN, NS, Arriva)
- "OV wetenschap". 10 vuistregels over basisprincipes goed OV (dichtheid, snel en frequent, VF factor, optelsom functies, .... )
- RVVP Midden Holland

#### Beleid met impact op OV

- Mobiliteitsbeleid
- Ruimtelijk beleid
- Economisch beleid
- Duurzaamheidsbeleid
- Sociaal beleid, waaronder doelgroepenvervoer
- Lopende projecten

Deze stap bestaat uit een bureaustudie van genoemd materiaal en verwerking in een rapportage. Bij de verwerking gaat het erom onderscheid te maken in thema's waarin alle documenten dezelfde kant op wijzen en thema's waar het beeld verschillend is. Daar zijn keuzes te maken. De rapportage geeft dus antwoord op:

- Wat ligt al vast?
- Waar zijn keuzes te maken?
- Wat weten we nog niet (kennisvraag)?

De stap wordt voor een belangrijk deel uitgevoerd door de "kopgroep", waarbij wel een inhoudelijk secretariaat+ nodig is voor de voorbereiding en uitwerking.

### TUSSENSTAP: PROJECTGROEP BIJEENKOMST

In deze bijeenkomst worden de uitkomsten van stap twee aan de sub-regio's gepresenteerd en wordt bepaald of er nog leemtes zijn. Holland Rijnland coördineert deze bijeenkomst.

### STAP 3: BEANTWOORDEN KENNISVRAGEN

Doel van deze stap is het verhelderen van kennisvragen. Hier zetten we de volgende aanpak voor in:

- Bevragen van de "OV-spelers". Vooral NS, Arriva en taxibedrijven maar ook rijk en provincie hebben veel kennis beschikbaar. We gaan deze OV professionals vragen ons te helpen met het beantwoorden van de kennisvragen.
- Bevragen van de spelers in het sociaal domein.
- Raadplegen van experts en andere regio's.
- Aanvullend onderzoek. Uitgangspunt is zo weinig mogelijk onderzoek doen. Pas als na inzet van bovenstaande opties nog vragen open staan, komt er aanvullend onderzoek. In de kostenraming is aanvullend onderzoek meegenomen. Na het raadplegen van de experts lassen we een beslismoment in.

Resultaat is een aangevulde rapportage waarin de "wat weten we nog niet" vragen zijn beantwoord.

## TUSSENSTAP: PROJECTGROEP BIJEENKOMST

In deze bijeenkomst worden de uitkomsten van stap drie aan de sub-regio's en de betrokken partijen gepresenteerd en op elkaar afgestemd.

STAP 4: Uitspraak doen over de basisprincipes. Werkdagen, gesprekken, participatie. (juni-oktober 2017)

Deze stap is de kern van het proces. Doel is om in een brede samenwerking tot bepalende keuzes te komen. Uit stap 2 en 3 destilleren we de belangrijke thema's en te maken keuzes.

In verschillende settings bespreken we thema's en mogelijke keuzes om uiteindelijk met breed draagvlak de inhoudelijke basisprincipes voor het OV van de regio vast te stellen.

- Tweetal regionale werkdagen. Aan het begin en einde van deze stap halen we doelgroep en meedenkgroep bij elkaar om gezamenlijk keuzes te maken. Als daar behoefte aan is, is ook een bestuurlijk dagdeel of opiniërende commissiebijeenkomst mogelijk als onderdeel van de werkdagen.
- Gesprekken met "OV-spelers" (NS, Arriva en taxibedrijven maar ook rijk en provincie en partners uit het sociaal domein) over te maken keuzes.
- Participatie. Zowel digitaal als in een tweetal bijeenkomsten bieden we de ov-reiziger een platform om mee te sturen in deze visie. Hiertoe worden de "basisprincipes" in de vorm van enkele hoofdkeuzes aantrekkelijk geformuleerd, zodat er iets te kiezen valt. Voor het digitale traject komt er een webpagina. Deelnemers gaan we werven via de gebruikelijke gemeentelijke kanalen maar ook Arriva en NS worden gevraagd de reiziger in de regio te benaderen.
- De wijze van inrichten van het participatieproces wordt besproken en mogelijk bijgesteld door de projectgroep met vertegenwoordigers uit alle subregio's. Hierbij wordt ook gekeken wat in tijd haalbaar is.

De resultaten worden vastgelegd in een document, wat een bloemlezing van alle inbreng en een vertaalslag is naar de uiteindelijke keuzes die - met zoveel mogelijk bestuurlijk draagvlak - gemaakt gaan worden.

## STAP 5: UITWERKING IN VISIE, PROGRAMMA EN ORGANISATIE.

In deze stap gaat de "doelgroep" aan de slag om het einddocument op te stellen. Dat gebeurt eerst in concept en na een volledige consultatie van iedereen die eerder betrokken is als definitief document, klaar voor de besluitvorming.

Om de energie erin te houden, wordt het schrijfproces gecompriemd in een week. Niet iedereen zal de gehele week vrij kunnen maken maar de kern is om als groep in korte tijd en met goede begeleiding en faciliteiten de klus te klaren. Hierbij kan de keuze worden gemaakt om alles zelf te doen of (delen) uit te besteden. Deze keuze wordt nader uitgelicht in de oplegnotitie.

De consultatie volgt de vorm waarin betrokkenen eerder hebben deelgenomen:

- Bijeenkomst
- Gesprekken met OV-spelers
- Digitaal

## TUSSENSTAP: PROJECTGROEP BIJEENKOMST

In deze bijeenkomst worden de einddocumenten aan de sub-regio's gepresenteerd.

## STAP 6: BESLUITVORMING

De wijze waarop de besluitvorming gaat verlopen is vooraf nog moeilijk te bepalen omdat dit mede afhankelijk is van inhoud en vooral organisatie en de vraag welke gemeenten (en andere partijen) gaan deelnemen.

Tijdens het uitwerken van de visie (stap 5) gebruiken we daarom de tijd om alle organisaties die deel zullen hebben aan de besluitvorming te consulteren en op basis daarvan een voorstel te doen.

De besluitvorming vindt mede afhankelijk van de inhoud van de visie plaats in het Dagelijks Bestuur, het portefeuillehoudersoverleg en het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland plaats. In Midden Holland zal afhankelijk van de inhoud van de visie mogelijk besluitvorming door de individuele gemeenteraden noodzakelijk zijn. Dit proces kan de mogelijk de planning beïnvloeden.

## 6. ORGANISATIE

Om het project vorm te geven wordt de volgende projectorganisatie ingesteld.

### **Regionaal**

#### **Bestuurlijk**

Nader in te vullen

#### **Projectgroep**

Projectleider Holland Rijnland

Projectleider subregio Duin- en Bollenstreek

Projectleider subregio Leidse regio

Projectleider subregio Rijn en Veenstreek

Projectleider Midden Holland

#### **Subregionaal**

Elke subregio staat het vrij om een eigen projectorganisatie in te richten.

#### **Projectteam**

Projectgroep aangevuld met meest betrokkenen die als "doener" willen meebouwen aan de visie. Deze groep schrijft de inhoudelijke documenten en bereidt de grote bijeenkomsten inhoudelijk voor.

Of deze groep daadwerkelijk aan de visie gaat schrijven hangt af van de beslissing of overgegaan wordt tot inhuur van een extern bureau voor deze werkzaamheden.

### **Meedenkgroep**

Brede groep van alle “georganiseerden” die iets hebben of willen met openbaar vervoer in de regio. Worden in totaal in vier dagen en tussentijdse communicatie intensief betrokken bij de visie met een accent op het mede-bepalen van de hoofdkeuzes. Dit zijn in ieder geval de ambtenaren van de deelnemende gemeenten.

### **OV-spelers**

NS, Arriva, taxibedrijven, provincie Zuid-Holland (ook Vervoerregio A' dam, RET en Haaglanden) en Rijk. De bepalende spelers worden op een drietal momenten in 1-1 gesprekken geraadpleegd over thema's, keuzes en het eindresultaat. Daarnaast worden deze partijen uitgenodigd voor de grote bijeenkomsten.

### **Experts**

Een aantal (3) externe experts wordt vastgelegd om te adviseren over thema's en keuzes. Dit krijgt vorm in een aantal gesprekken en in presentaties die de experts houden tijdens de bijeenkomsten.

### **Bestuurlijk draagvlak**

Het PHO wordt via de reguliere overleggen op de hoogte gehouden van de voortgang van de visie en de deelvisies.

De bestuurlijke afstemming binnen de deelregio's (college's en gemeenteraden) is de verantwoordelijkheid van de subregio's zelf.