

Plan van aanpak Monitoring OV-visie Holland Rijnland

Projectnaam/ onderwerp: Monitoring OV-visie Holland Rijnland
Status: vastgesteld, DB 12 december 2013
Naam auteur(s): Claudia de Kort en Iris de Bruyne

1. Inleiding/ aanleiding

Het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland heeft op 24 juni 2009 de *OV-visie Holland Rijnland, schakels in het Zuidvleugelnet* vastgesteld. Op 28 maart 2012 is de eerste partiële herziening van de OV-visie vastgesteld, met daarin de gebiedsuitbreiding van de regio met de gemeenten Kaag en Braassem (gedeeltelijk), Rijnwoude, Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop. De scope van de OV-visie is 2020.

Het achterliggende doel is de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en ruimtelijke en economische ontwikkelingen te stimuleren. In de OV-visie wordt het netwerk van de toekomst geschetst. Dit OV-netwerk bestaat uit een aantal hoogwaardige en herkenbare verbindingen en heeft daardoor een overzichtelijke structuur. Door middel van duidelijke lijnvoering, snelle verbindingen en hoge frequenties wordt het voor de reiziger veel eenvoudiger om zich in de regio te verplaatsen. Het OV-netwerk wordt aangevuld met een transparant net van ontsluitende busdiensten en aanvullend vervoer.

Om te komen tot de verbetering van het OV en een forse stap te zetten naar de realisatie van het toekomstige OV-netwerk conform de OV-visie, zijn in 2012 afspraken gemaakt over maatregelen en projecten tot 2020 in het Uitvoeringsprogramma OV (UP OV). Deze afspraken hebben betrekking op onder ander de inzet van middelen, planning, fasering en de verantwoordelijkheid voor de uitvoering. Provincie, gemeenten en vervoerder Arriva werken hard aan het verbeteren van het OV-netwerk conform de projecten in het UP OV.

Arriva heeft in december 2012 de nieuwe dienstregeling mede gebaseerd op de OV-visie Holland Rijnland. 2013 is daarmee het eerste kalenderjaar waarin de OV-visie, voor zover op dat moment mogelijk, 'op straat' vertaald is. Arriva wil de komende jaren het OV-netwerk blijven verbeteren. Dit wordt mogelijk gemaakt door de geplande investeringen in diverse OV-corridors. De concessie is tot en met 2020 met een mogelijke verlenging tot 2022 aan Arriva gegund.

De provincie, Holland Rijnland en een aantal gemeenten hebben afspraken gemaakt over de realisatie van het HOV-net Zuid-Holland Noord in een bestuursovereenkomst (april 2013). Het HOV-net Zuid-Holland Noord komt bijna geheel overeen met het HOV-netwerk in de OV-visie Holland Rijnland. De scope van het HOV-net Zuid-Holland Noord is 2020.

De verbeteringen aan het OV-netwerk staan anno 2013 nog aan het begin van een meerjarig investeringsprogramma. Holland Rijnland heeft voor het OV-netwerk geld gereserveerd in het RIF: € 37,5 miljoen voor het HOV-net Zuid-Holland Noord en € 5 miljoen specifiek voor de corridor Noordwijk – Schiphol. Daarnaast zijn ook middelen beschikbaar bij individuele gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer, AROV).

In het PHO Verkeer en Vervoer op 15 februari 2013 is het verzoek gedaan om de OV-visie te evalueren. In hoeverre zijn de doelstellingen uit de OV-visie gerealiseerd? En wat is er voor nodig om deze in de komende jaren te realiseren? Welke effecten hebben de investeringen in

het OV? Dit heeft geleid tot het opstellen van dit plan van aanpak Monitoring OV-visie Holland Rijnland.

De OV-visie is opgenomen in de gemeenschappelijke regeling van Holland Rijnland. Het monitoren van de realisatie van de OV-visie is een richtinggevende taak van de regio (categorie 1).

2. Doelstelling

Het doel van de monitoring OV-visie Holland Rijnland is:

De effecten van investeringen in (H)OV-corridors te meten op basis van actuele gegevens van onder meer reizigersaantallen, frequenties en rijtijden op bepaalde corridors voor de periode 2013-2022.

De monitoring OV-visie Holland Rijnland is de basis voor: prioriteitstellingen diverse (H)OV-projecten in het UP OV en het Uitvoeringsprogramma regionaal Verkeer en Vervoerplan en vertaald zich wat personele inzet betreft door naar werkplannen van Holland Rijnland en betrokken gemeenten.

3. Opdracht

Fase 1: plan van aanpak

Opstellen plan van aanpak Monitoring OV-visie Holland Rijnland; met daarin procesvoorstel, planning en besluitvorming op hoofdlijnen. Het plan van aanpak wordt afgestemd met Arriva. Het plan van aanpak wordt ter vaststelling voorgelegd aan het DB.

Fase 2: vormgeven afspraken en nulmeting

- vormgeven afspraken met Arriva over het aanleveren en gebruik van gegevens;
- uitvoeren nulmeting op basis van cijfers dienstregeling 2013.

Fase 3: besluitvorming

Procesbegeleiding om te komen tot het vaststellen van de nulmeting 2013 door het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland.

4. Resultaat

Eindproducten:

- Plan van aanpak Monitoring OV-visie;
- Afspraken met betrekking tot monitoring (H)OV-corridors, tussen Holland Rijnland en Arriva;
- De nulmeting 2013. Deze bestaat uit:
 - o reizigersaantallen per (H)OV-corridor op basis van OV-chipkaart gegevens;
 - o frequenties buslijnen op de (H)OV-corridors op basis van de dienstregeling 2013;
 - o rijtijden per (H)OV-corridor op basis van jaarlijkse analyse Arriva;
 - o analyse van de (H)OV-corridors ten opzichte van het ontsluitend net.

5. Plangrenzen

- *OV-visie Holland Rijnland (2012)*

Het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland heeft op 24 juni 2009 de *OV-visie Holland Rijnland, schakels in het Zuidvleugelnet* vastgesteld. Op 1 april 2010 hebben de gemeenten uit het voormalig Rijnstreekberaad zich aangesloten bij Holland Rijnland. Het plangebied van de OV-visie is door middel van een eerste partiële herziening aangepast. Het Algemeen Bestuur heeft de eerste partiële herziening vastgesteld op 28 maart 2012.

- *Grondgebied Holland Rijnland*

Monitoring OV-visie Holland Rijnland heeft betrekking op het grondgebied van Holland Rijnland, maar uiteraard zonder de relatie met de omliggende regio's uit het oog te verliezen.

- *R-net is uitgangspunt voor HOV*

In de Randstad wordt de komende jaren het R-net verder vorm gegeven. Bij de monitoring van de OV-visie zal het R-net uitgangspunt zijn voor HOV in de regio. De kwaliteitsvoorwaarden van R-net komen niet geheel overeen met de definitie van HOV zoals gebruikt in de OV-visie (2012).

- *Bus-corridors*

In de monitor worden de bus-corridors uit het uitvoeringsprogramma OV in beschouwing genomen. De treincorridors worden niet in de monitor opgenomen.

De volgende corridors worden in de monitor opgenomen:

- Noordwijk – Schiphol
- Leiden – Katwijk – Noordwijk
- Alphen aan den Rijn – Schiphol
- Leiden CS – Leiden Lammenschans – Zoetermeer
- Leiden – Leiderdorp
- Leiden – Haarlem
- Hillegom – Nieuw-Vennep – Schiphol

Bij elke HOV-corridor wordt ook de relatie met (veranderingen in) het ontsluitende net bekeken.

6. Projectplanning en fasering

Fase 1: plan van aanpak

In het plan van aanpak wordt beschreven:

- vorm en inhoud op hoofdlijnen
- projectorganisatie
- besluitvormingsproces
- planning

Fase 2: vormgeven afspraken en nulmeting

a. vormgeven afspraken tussen Holland Rijnland en Arriva:

Holland Rijnland en Arriva maken afspraken over het beschikbaar stellen en gebruiken van gegevens over onder meer reizigersaantallen, frequenties en rijtijden.

b. nulmeting 2013:

Arriva heeft in december 2012 de nieuwe dienstregeling mede gebaseerd op de OV-visie Holland Rijnland. 2013 is daarmee het eerste kalenderjaar waarin de OV-visie, voor zover op dat moment mogelijk, 'op straat' vertaald is. Reizigersaantallen, frequenties en rijtijden geven een goede, meetbare indicatie van de kwaliteit van het OV in de regio.

In 2014 worden de eerste werkzaamheden verricht om het (H)OV-netwerk in de regio te verbeteren en op R-net niveau te brengen. De werkzaamheden omvatten niet alleen aanpassingen aan de infra-structuur, maar ook aan busmaterieel, haltes, voorzieningen, etc. Arriva zal de dienstregeling aanpassen op basis van de gerealiseerde maatregelen. Deze maatregelen hebben naar verwachting effect op het aantal reizigers, frequentie van buslijnen en rijtijden in de betreffende (H)OV-corridor.

Naast de monitoring van specifieke (H)OV-corridors, wordt een analyse gemaakt van de invloed op het ontsluitende OV-netwerk.

Fase 3: besluitvorming

Het vaststellen van de nulmeting 2013 door het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland.

Planning

	<i>Wanneer</i>	<i>Wat</i>	<i>Wie</i>
<i>Fase 1</i>	Oktober 2013	Plan van aanpak	Holland Rijnland, i.o.m. Arriva
	December 2013	Plan van aanpak vaststellen	DB
<i>Fase 2a</i>	Januari 2014	Vormgeven afspraken	Holland Rijnland en Arriva
<i>Fase 2b</i>	Januari – april 2014	Uitvoeren nulmeting: analyse gegevens en opstellen rapportage	Holland Rijnland
<i>Fase 3a</i>	Januari 2014	Vastleggen van afspraken	Holland Rijnland en Arriva
<i>Fase 3b</i>	Mei 2014	Vaststellen nulmeting	DB Holland Rijnland

7. Projectorganisatie

Bestuurlijk opdrachtgever: regionaal portefeuillehouder Verkeer en Vervoer

Ambtelijke opdrachtgever: programmamanager Verkeer en Vervoer Holland Rijnland

Ambtelijk opdrachtnemer / Projectleider

Taken:

- voorstellen DB, PHO V&V, AO V&V
- overleg met regionaal portefeuillehouder Verkeer en Vervoer
- contacten met Arriva en provincie Zuid-Holland
- contacten met externe bureau(s)

8. Omgevings- en krachtenveldanalyse

AO Verkeer en vervoer

- kennis nemen van concept plan van aanpak Monitoring OV-visie Holland Rijnland; advies geven over nulmeting 2013 aan PHO Verkeer en Vervoer.

PHO V&V

- kennis nemen van concept plan van aanpak Monitoring OV-visie Holland Rijnland; advies geven over nulmeting 2013 aan DB.

DB

- vaststellen plan van aanpak Monitoring OV-visie Holland Rijnland; vaststellen nulmeting 2013.

Provincie Zuid Holland

- concessiebeheerder Zuid-Holland Noord

Arriva

- vervoerder, aanleveren gegevens (reizigersaantallen, rijtijden, etc.)

9. Communicatieplan

De resultaten van de monitor worden via de reguliere communicatiemedia, zoals de website van Holland Rijnland en de nieuwsbrief Holland Rijnland Berichten, gecommuniceerd.

De monitor wordt ter vaststelling voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur en ter kennis name aan het Algemeen Bestuur.

10. Risico's / aandachtspunten

- *Netwerk in ontwikkeling*

Het OV-net werk is continu in ontwikkeling. De effecten van maatregelen zullen pas na enige tijd zichtbaar worden. In de OV-praktijk is een termijn van twee jaar gebruikelijk. Daarnaast is het vaak een combinatie van maatregelen die een effect teweeg brengen. Het is niet mogelijk om de effecten van één specifieke maatregel te meten.

- *Mogelijke consequenties voor lopende projecten*

De resultaten van de monitor kan tot gevolg hebben dat besloten wordt om maatregelen in corridors tussentijds bij te stellen (vorm of planning). De resultaten van de monitor en eventuele wijzigingen in de uitvoering van maatregelen op corridors, worden verwerkt in de jaarlijkse actualisatie van het UP OV.

- *OV-lijnen die doorlopen buiten Holland Rijnland*

Reizigers zijn niet gebonden aan bestuurlijke grenzen. Het OV-netwerk heeft uitlopers in de OV-netwerken in de regio Den Haag, Haarlemmermeer en Stadsregio Amsterdam. In de monitor worden alleen de lijnen in beschouwing genomen die binnen de OV-concessie Zuid-Holland Noord vallen.

- *Holland Rijnland is geen OV-autoriteit en geen wegbeheerder*

De provincie Zuid-Holland is vervoersautoriteit voor het grondgebied van de regio Holland Rijnland. Voor de realisatie van het netwerk zoals vastgesteld in de OV-visie, en het UP OV, is de regio grotendeels aangewezen op provinciaal beleid en provinciale middelen. Immers, de provincie is als eerste verantwoordelijk voor de aanleg van nieuwe infra voor de diverse HOV-lijnen, voor de aanbesteding en het beheer van de openbaar vervoerconcessie(s) in het concessiegebied Zuid-Holland Noord en voor de aanleg van infrastructuurprojecten die worden gefinancierd uit de brede doeluitkering (BDU).

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor aanpassingen in de infrastructuur waar zij wegbeheerder zijn en voor voorzieningen bij de haltes, zoals fietsenrekken.

- *HOV-kenmerken OV-visie en R-net niet gelijk*

De kwaliteitskenmerken van R-net komen niet geheel overeen met de definitie van HOV zoals gebruikt in de regionale OV-visie (2012). Bij de monitoring en in het UP OV wordt aangesloten bij de kenmerken van R-net.

- *Spanningsveld HOV-corridors en ontsluitend net*

Arriva heeft de dienstregeling gebaseerd op de OV-visie Holland Rijnland. Er zijn echter beperkte middelen voor de gehele concessie. Bij gemeenten en ROVER bestaat de vrees dat verbeteringen in de HOV-corridors ten koste gaan van het ontsluitende net. In het programma van eisen voor de concessie is opgenomen dat bepaalde locaties (bijvoorbeeld zorginstellingen en bedrijventerreinen) altijd bediend moeten worden door het openbaar vervoer. Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland toegezegd dat extra dienstregelingen (dru's) die nodig zijn voor een hogere frequentie van R-net lijnen, niet worden gekort op het onderliggende net. Indien extra dru's nodig zijn voor R-net lijnen, zal de provincie extra exploitatiemiddelen vrij maken om dit mogelijk te maken.

Bij monitoring van de HOV-corridors wordt ook de relatie met (veranderingen in) het ontsluitende net bekeken.

11. Randvoorwaarden

- *Basisdocumenten*

OV-visie Holland Rijnland (2012), HOV-net Zuid-Holland Noord (provincie Zuid-Holland) en R-net (*Randstad 2028, belofte aan de Reiziger*).

- *Arriva levert benodigde gegevens*

Arriva heeft als vervoerder de beschikking over gegevens als reizigersaantallen en rijtijden. Arriva stelt jaarlijks in overleg met gemeenten en de provincie, de dienstregeling vast. De monitor is afhankelijk van de gegevens die Arriva kan leveren.

12. Afsluiting en evaluatie

Na vaststelling door het Dagelijks Bestuur, wordt de rapportage ter kennis name verzonden naar de gemeenten in Holland Rijnland, het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland, provincie Zuid-Holland en andere betrokken organisaties. Het document wordt op de website van Holland Rijnland geplaatst.

De monitor wordt jaarlijks uitgevoerd. De effecten van maatregelen in (H)OV-corridors worden gespiegeld aan de nulmeting 2013. De resultaten van de monitor kunnen mede aanleiding zijn om het UP OV bij te stellen.