

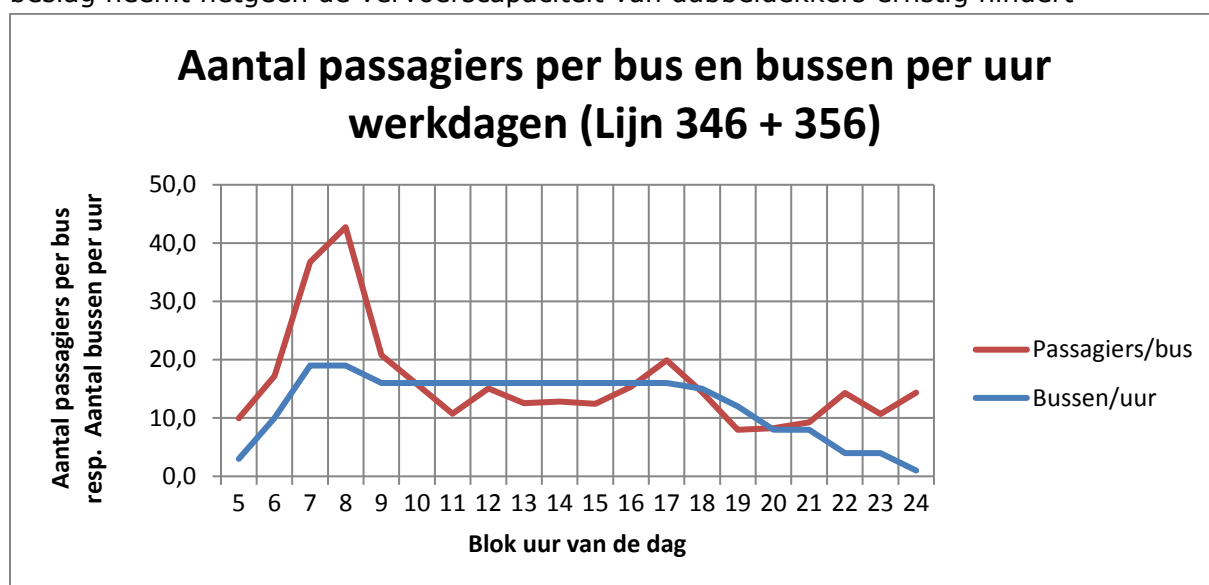
Reactie op Informatie nota Gemeente Haarlem evaluatie Openbaar vervoer concessies Haarlem

De informatienota (2019/47104, niet gedateerd) die aan de Commissie Beheer van de Raad is gestuurd voor de vergadering van 14 maart 2019 geeft een onjuist beeld op een aantal onderwerpen t.a.v. de OV concessie.

1. Dubbeldekkers zijn noodzakelijk?

"Op een gemiddelde werkdag stappen circa 2.500 Haarlemmers in lijn 346 richting Amsterdam . Na de 300 (Zuidtangent) is dit de éénnadrukste lijn in de regio. Dit is ook de reden dat hier dubbeldekkers op worden ingezet. **Als dit niet zou worden gedaan, zijn er dagelijks nog veel meer bussen nodig op dit traject.**" (citaat uit de informatie nota)

Dit is feitelijk onjuist. De gemiddelde bezetting is slechts 18 passagiers per bus. Zelfs in het drukste spitsuur van 8 - 9 uur in de morgen zitten er gemiddeld slechts 42,7 passagiers in elke bus. Buiten de spits is die bezetting ruim onder de 15 passagiers per bus (zie Figuur 1 met cijfers van november 2018 van de Vervoersregio Amsterdam {VRA}). Dat past zelfs in een verlengde Mercedes Sprinter... Er zijn slechts weinig bussen per dag in de spits die echt vol zitten. De overige bussen zitten dus zelfs in de spits maar half vol (gemiddeld 42,7 bij een buscapaciteit van 85 passagiers). Daar komt bij dat het in- en uitstappen bij de dubbeldekkers onevenredig veel tijd in beslag neemt hetgeen de vervoerscapaciteit van dubbeldekkers ernstig hindert



Figuur 1: Bezetting en aantal bussen gemiddeld per uur van de buslijnen 346 en 356 op werkdagen in november 2018. Bron: *Vervoerregio Amsterdam*

Bij deze cijfers past de kanttekening, dat op basis van vele waarnemingen in januari en februari 2019 de indruk bestaat dat de bezetting van beide lijnen buiten de spits niet boven de circa 8 passagiers per bus uitkomt. Over maart 2019 (een representatieve maand) zal ik daarom nieuwe, meer gedetailleerde cijfers trachten samen te stellen.

2. Een rit door de stad is noodzakelijk?

"Een groot deel van de Haarlemmers die van deze lijn gebruik maken, stapt in op de haltes Raaksbrug en Tempeliersstraat (circa 800) en reist rechtstreeks door naar Amsterdam (95%). Een lijnvoering die deze haltes niet aandoet, betekent voor deze

reizigers een verslechtering qua comfort en/of reistijd, doordat zij verder moeten lopen/fietsen naar een halte en/of vaker over moeten stappen."

Dit is een zeer dubieuze stelling. De fietsafstand van Tempeliersstraat naar Europaweg is niet meer dan 6 minuten. Daarnaast is er een zeer hoogfrequente en redelijk bezette buslijn 300 die vanaf het station langs de stad naar de Europaweg rijdt, een prima alternatief. In de spits ben je met trein en metro sneller bij Amsterdam VU/Zuid dan met de 346.

Daarom is het volstrekt onnodig dat de lijnen 340, 346 en 356 door de stad rijden naar het station.

3. De concessie verhindert wijzigingen in Lijn 346 en 356?

*"Tussentijds aanpassingen doen kan in principe alleen als dit past binnen het PvE dat ten grondslag ligt aan de aanbesteding. Als dit niet het geval is, kan de aanpassing worden aangevochten door de verliezende partijen van de concessie, aangezien het dan met terugwerkende kracht om een ander PvE gaat en dus een ander speelveld bij de aanbesteding. Daarom wordt dit **alleen gedaan bij fundamentele wijzigingen in de omstandigheden**, zoals bijvoorbeeld de komst van een nieuwe woonwijk of een nieuwe OV-aansluiting, die bij aanvang van de concessie nog niet was voorzien."*

In het PvE van de concessie en de zienswijze van Gemeente Haarlem is nergens sprake van een eis van 8 bussen per uur de hele dag. Tabel 3 in dit PvE vereist "slechts" 4 bussen per uur buiten en 6 binnen de spits (er rijden er nu 8 resp. 12 per uur). Er is geen andere vindplaats in de overlegde stukken waarin die eis is opgenomen.

Conclusie is dat het contractueel vrij eenvoudig mogelijk is om de overdreven 8 bussen buiten de spits direct te laten verminderen tot 4 per uur cfm. het PvE. Ook andere wijzigingen zijn mogelijk.

4. Milieuvervuiling, verkeersveiligheid en Kostenverspilling

Door bewoners en Bus-Kruit is herhaaldelijk aangekaart dat de hoeveelheid en de aard/grootte van de bussen tot ernstige milieuvervuiling, geluidsoverlast en onwenselijke verkeersonveiligheid leidt.

Op basis van een eerste conservatieve berekening blijken de vermijdbare kosten van het overdag laten rijden van 8 bussen per uur circa € 1,2 miljoen per jaar te bedragen. Dit zijn uitsluitend de direct variabele diesel en personeelskosten. Daarin zijn dus nog niet begrepen de afschrijving- en onderhoudskosten al gevolg van het rijden van ruim 1.000.000 onnodige kilometers. Ook zijn daarbij niet geteld de extra onderhoudskosten voor de gemeente aan het wegdek dat door deze zware bussen kapot wordt gereden (Stationsplein, verzakkingen Raaks en Tempeliersstraat).

Tenslotte stoten deze bussen naast de schadelijke fijnstoffen en NOx ook nog **onnodig** circa 836 ton CO₂ uit. Dat zou toch voor een College onder aanvoering van Groen Links reden moeten zijn om direct ion te grijpen....

Conclusie

Ik ben niet tegen openbaar vervoer. Integendeel. Maar de Gemeente en Vervoerregio dienen te zorgen voor vraag-gestuurd OV. In Haarlem zijn er uitwassen, doordat het aanbod volstrek niet in balans is met de werkelijke vraag en de locatie van de vraag. Daarom roep ik de Commissie Beheer, de Gemeenteraad en de vervoerregio Amsterdam op om de volgende maatregelen te treffen:

- a. Laat **direct** circa 88 overbodige retourritten van de lijnen 346 en 356 vervallen. Dit spaart minimaal € 1,2 miljoen en 836 ton CO₂ uit; en verlaagt direct de geluidsoverlast milieuvervuiling en verkeersonveiligheid.

- b. Vervang op **korte termijn** de dubbeldekker bussen buiten de spits door "gewone" bussen. O.a. de bussen van Lijn 255 (en er zijn meer exclusieve spitsbussen) rijdt alleen in de spits, en kan dus buiten de spits de Lijnen 346 en 356 bedienen.
- c. Ontwikkel **zo snel mogelijk** conform het Structuur Visie Openbare ruimte (SOR 2040) een provisorische versie van het OV Knooppunt Buitenrust. En zorg zodoende conform de plannen in die SOR dat de grote regio-bussen niet meer door de stad hoeven te rijden.
- d. Temporiseer het ontwikkelplan voor het Houtplein/Tempeliersstraat. Als de SOR gevolgd wordt, kan het Houtplein op een aanzienlijk fraaiere wijze worden verbeterd en ingericht omdat het geen megalomaan busstation meer hoeft te zijn. De huidige planning van de aanpassingen aan het Houtplein leidt onvermijdelijk tot grote kostenverspilling en een lage kwaliteit van de Zuid-entree van Haarlem.
- e. Vervang zodra dat economisch haalbaar is de bussen die wel door de stad moeten blijven rijden door elektrische bussen.

Laten we dat dus morgen direct in gang zetten!

Ir. Jan G.M. van der Zanden
Bezorgde bewoner, ondernemer en belastingbetaler