

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Ons kenmerk 2010/342916
Sector/Afdeling WZ/OGV
Contactpersoon Pau Tjioe Kho
Doorkiesnummer 023-5113391
E-mail ptkho@haarlem.nl
Datum 24 september 2010
Bijlage Brief GS aan PS (kenmerk 2010 52487)
Onderwerp Bezuiniging op openbaar vervoer door provincie Noord-Holland

Geachte leden van de commissie,

Tijdens het bestuurlijk Provinciaal Verkeer en Vervoereraad van de provincie Noord-Holland op 22 september is door de provincie aangekondigd dat met ingang van 2011 een eigen provinciale structurele bezuinigingstaakstelling van € 10,2 miljoen per jaar voor het openbaar vervoerbudget zal plaatsvinden in de Haarlem-IJmond concessie. Ik verwijs hiervoor naar bijgaand brief die Gedeputeerde Staten heeft verzonden aan de Provinciale Staten. In deze provinciale taakstelling is nog niet betrokken de eventuele effecten van mogelijke bezuinigingen vanuit Rijksweg via de jaarlijkse BDU-uitkering. De financiering van het OV wordt immers voor een groot deel daaruit bekostigd. Het is te verwachten dat ook het rijk zal bezuinigen op zijn rijksbijdrage voor OV (onderdeel van de BDU).

Uitgangspunten

De provincie heeft aangegeven dat als gevolg van deze provinciale bezuiniging de komende jaren 20 % moet worden bezuinigd op de exploitatiekosten in het OV-concessiegebied Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord per december 2011. Concessiegebied Gooi- en Vechtstreek wordt geconfronteerd met 6 % bezuiniging per juli 2011, aangezien daar recent een nieuwe concessie is uitgegeven.

De provincie stelt dat het onmogelijk is om het huidige voorzieningenniveau te ontzien, mede door de gestegen marktprijzen.

De bezuiniging wordt ingezet op het behouden van een “sterk verbindend grofmazig net tot 21 uur op werkdag en uitgebreid met ontsluitende lijnen op de momenten dat de vraag daartoe aanleiding geeft”.

De invulling van de bezuiniging zal plaats vinden in nauw overleg met vervoerder Connexxion, consumentenorganisaties en gemeenten en op basis van juridische mogelijkheden.



Haarlem

2

Daarbij zal in eerste instantie gekeken worden naar maatregelen die geen directe effecten hebben op het openbaar vervoernetwerk en het voorzieningenniveau. Gedacht wordt aan vergroten van reclamemogelijkheden op de bussen en inzetten van kleiner materieel. Daarnaast wordt er gekeken naar de mogelijkheid om de concessie Haarlem/IJmond met 2,5 jaar te verlengen tot medio december 2015. Daarnaast zal ook gekort gaan worden op de dienstregelingen. Bij de invulling van de bezuiniging worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Zo min mogelijk reizigers benadelen;
- Bezuinigingen rangschikken op hoogste bezuinigingsrendement per reiziger;
- Zo veel mogelijk tegemoet blijven komen aan prOVielen (het minimale sociale voorzieningenniveau);
- De kostendekkingsgraad van de lijnen zo hoog mogelijk maken;
- Niet bezuinigen op MRA net met uitzondering van het instellen van een (hoog)zomerdienstregeling.

Onderdeel van het MRAnet die onder de concessie Haarlem-IJmond vallen zijn:

- lijn 300 (Zuidtangent)
- lijn 80
- lijn 73 tussen Haarlem NS en Uitgeest
- lijn 75 tussen Haarlem NS en IJmuiden

Deze lijnen kennen verhoudingsgewijs een hogere kosteneffectiviteit en zullen het minst benadeeld worden.

De provincie gaat aan gemeenten vragen om een grotere verantwoordelijkheid te nemen ten aanzien van de lokale ontsluiting, bijvoorbeeld door middel van scholierenlijnen en buurtbussen.

Voor de regio Zuid-Kennemerland is het WMO-vervoer en OV-taxi de komende 4 jaren veilig gesteld, aangezien deze zeer recent is aanbesteed door de provincie. Het ziet er wel naar uit dat het daarna niet meer door de provincie wordt doorgezet: dan wordt het de geheel eigen verantwoordelijkheid van de gemeenten in de regio Haarlem-IJmond. De effecten daarvan ondervinden nu al de gemeenten in West-Friesland die het WMO-vervoer zelf gaan aanbesteden.

Reactie

De effecten op het openbaar vervoer zullen vooral merkbaar gaan worden bij de lijnen met een dunne bezetting. De provincie geeft weliswaar aan dat zoveel mogelijk zal worden tegemoet gekomen aan de eerder gehanteerde prOVielen bij de aanbesteding van de concessie, maar geconstateerd moet tevens worden dat de oorspronkelijke minimale eisen ten aanzien van ontsluiting van woongebieden per OV toch ook ter discussie staan. Daarmee wordt datgene wat in de afgelopen tijd is geïnvesteerd en opgebouwd (met als doel het gebruik van het openbaar vervoer verder te stimuleren) door deze bezuinigingen tenietgedaan. De dunbezette lijnen die naast hun functie voor het sociale voorzieningenniveau, ook voor aanvoer zorgen voor de drukke MRAnet lijnen, staan onder druk.

De opgebouwde "erfenis" door de extra investeringen de afgelopen jaren komt daarmee op de tocht te staan.



Haarlem

3

Deze bezuiniging kan op termijn versterkend door gaan werken: het huidige Programma van Eisen (PvE) wordt tijdens de huidige lopende concessie al versoerd maar zal bij de aanbesteding van de volgende concessie in 2013 of 2015 verder doorwerken/kunnen worden aangescherpt. Daarmee zullen dunbevolktere gebieden van openbaar vervoerlijnen verstoken worden en meer en meer aangewezen zijn op buurtbussen en/of scholierenlijnen die de gemeenten zelf moeten gaan financieren.

Vraagtekens worden gezet bij de voorgestelde ongelijke bezuinigingsverdeling over de drie concessiegebieden in de provincie Noord-Holland. In feite wordt de regio Gooi- en Vechtstreek in de komende relatief ontzien: de dubbele doorwerking van de bezuiniging in de regio Haarlem-IJmond vindt in veel mindere mate nu plaats in Gooi- en Vechtstreek.

Samen met de andere gemeenten in het concessiegebied Haarlem-IJmond willen we de provincie vragen om tot een andere meer gelijke verdeling te komen.

De vraag rijst in dit kader of de lage kosteneffectiviteit in de exploitatie van de fastferry-verbinding tussen IJmuiden en Amsterdam deze verbinding op deze wijze gerechtvaardigd is.

Haarlem kan wel zelf op andere wijze een bijdrage leveren: een permanente taak om daar waar maar even mogelijk de doorstroming van het openbaar vervoer te regelen, zo nodig ten koste van de doorstroming van het autoverkeer; ook die maatregelen zullen de bezuinigingseffecten voor het openbaar vervoer kunnen verminderen. Een aandachtspunt dat ook zijn weerslag heeft bij de diverse (onderhouds)-wegwerkzaamheden op busroutes.

Het is mij onbekend in hoeverre Gedeputeerde Staten in haar bezuinigingstaakstelling ook andere opties heeft overwogen om het niveau van het openbaar vervoer zoveel mogelijk in stand te houden, zoals bijv. inperking van investeringen in de infrastructuur voor het autoverkeer. Eveneens is het mij onbekend of de provincie heeft overwogen om op basis van een lichte verhoging van de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting de kwaliteit en het niveau van het openbaar vervoer zoveel mogelijk overeind te houden.

Bovenstaande reactie zal ik in een brief verwoorden aan Gedeputeerde Staten.

Met vriendelijke groet,

R. van Doorn

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de Statengriffier, mw. I.J.M. Speekenbrink
Florapark 6, kamer L-104
2012 HK Haarlem

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.H.E. Iding en F. Molendijk
BEL/VV

Doorkiesnummer (023) 514 3740
idingm@noord-holland.nl

1 | 3

Betreft: Uitgangspunten invulling bezuinigingstaakstelling Openbaar Vervoer

Geachte leden,

Met het vaststellen van de kadernota in Provinciale Staten in juni 2010, ligt er met ingang van 2011 een structurele bezuinigingstaakstelling voor het openbaar vervoerbudget van bijna € 10,2 miljoen per jaar. Op 7 juni 2010 is de kaderbrief en daarmee de bezuiniging op OV behandeld in de Commissie Wegen Verkeer en Vervoer.

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) willen wij u informeren over de uitgangspunten die wij hanteren bij de invulling van de bezuinigingstaakstelling op het openbaar vervoerbudget.

De invulling van de bezuiniging zal plaats vinden in nauw overleg met vervoerder, consumentenorganisaties en gemeenten en op basis van juridische mogelijkheden. Daarbij zal in eerste instantie gekeken worden naar maatregelen die geen directe effecten hebben op het openbaar vervoernetwerk en het voorzieningenniveau. Daarbij valt te denken aan het vergroten van de mogelijkheden ten aanzien van reclame-uitingen op de bussen en het inzetten van kleiner materieel. Daarnaast wordt er gekeken naar de mogelijkheid om de concessie Haarlem/IJmond met 2,5 jaar te verlengen tot medio december 2015. In samenwerking met Connexxion wordt momenteel in beeld gebracht in welke mate bovengenoemde maatregelen leiden tot een besparing op de exploitatiebijdrage van de provincie.

De omvang van de bezuinigingstaakstelling heeft tot effect dat er - naast bovengenoemde maatregelen - ook gekort zal moeten worden op het aantal dienstregelingsuren in alle concessies van de provincie. Daarbij is het onmogelijk om het huidige voorzieningenniveau te ontzien. We zullen bij de bezuiniging inzetten op het behouden van een "sterk verbindend grofmazig net (tot 21 uur op werkdagen), uitgebreid met ontsluitende lijnen op de momenten dat de vraag daartoe aanleiding geeft". De

Kenmerk
2010 52487

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

nadruk in het openbaar vervoernetwerk zal in de toekomst daarmee komen te liggen op de economische functie. Het hanteren van de 'kaasschaafmethode' middels het laten afnemen van frequenties van alle buslijnen, leidt tot afnemende aantrekkelijkheid voor de reizigers; de keuzereiziger ziet buslijnen met een lage frequentie niet meer als een serieus alternatief voor de auto. Het heeft daarom onze voorkeur om in te zetten op de sterke, regionaal verbindende lijnen (MRA net) Daarvoor moeten de laag bezette lijnen kritisch tegen het licht worden gehouden en de kostendekkingsgraad van het OV worden verbeterd. Gemeenten zal gevraagd worden een grotere verantwoordelijkheid te nemen ten aanzien van de lokale ontsluiting, bijvoorbeeld door middel van scholierenlijnen en buurtbussen.

Bij de invulling van de bezuiniging worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Zo min mogelijk reizigers benadelen;
- Bezuinigingen rangschikken op hoogste bezuinigingsrendement per reiziger;
- Zo veel mogelijk tegemoet blijven komen aan proVielen (het minimale sociale voorzieningenniveau);
- De kostendekkingsgraad van de lijnen zo hoog mogelijk maken;
- Niet bezuinigen op MRA net met uitzondering van het instellen van een (hoog)zomerdienstregeling.

Binnen alle concessies/contracten zijn er mogelijkheden tot minderwerk. Het minderwerk leidt tot nieuwe dienstregelingen. Deze worden opgesteld in samenwerking met de vervoerder, de Commissies Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (CCOV's) en gemeenten en moeten ruim van te voren worden aangekondigd aan de reiziger. Tegen deze achtergrond zijn wij er vanuit gegaan dat er pas in 2011 gestart kan worden met het daadwerkelijk aanpassen van dienstregelingen. Bij de busconcessies leidt dit tot de volgende aanpassingen:

- Per december 2011 ca. 20 % bezuinigen op het aantal dienstregelingsuren (DRU's) in Noord Holland Noord en Haarlem/IJmond;
- Bij de start van de nieuwe dienstregeling Gooi en Vechtstreek medio juli 2011 ca. 6 % bezuinigen op het aantal dienstregelingsuren uit de offerte van Connexxion;

Bij het bepalen van de bezuinigingspercentages is de bezuinigingstaakstelling van € 10,2 mln kaderstellend geweest. De bezuiniging in de Gooi en Vechtstreek is lager gesteld dan de beoogde bezuiniging in Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond. Dit heeft te maken met de resultaten van de recente aanbesteding; Als gevolg van de gestegen marktprijs, zijn er voor de nieuwe concessie minder dienstregelingsuren aangeboden. Momenteel wordt in overleg met de

regio bekeken welke knelpunten dit oplevert. Op basis van een analyse van het extra aanbod van Connexxion bovenop de lijnprofielen, wordt uitgegaan van een extra bezuiniging van 6% van het totaal aantal DRU's per juli 2011.

Het is mogelijk dat door minderwerk niet meer tegemoet wordt gekomen aan de door ons opgestelde programma's van eisen voor de concessies (waaronder de zogenoemde prOVielen en lijnprofielen). Dit betekent dat dit zal leiden tot een wijziging van het concessiebesluit/overeenkomst met bijbehorende bezwaar- en beroepsprocedures.

De omvang van de provinciale bezuinigingstaakstelling maakt een aantal ingrijpende maatregelen in het openbaar vervoer noodzakelijk. Het is te verwachten dat ook het rijk zal bezuinigen op zijn rijksbijdrage voor OV (onderdeel van de BDU). De toekomst van het openbaar vervoer in Noord-Holland vraagt daarom om een aantal keuzes, welke leiden tot een ander openbaar vervoersysteem. In deze brief hebben wij willen aangeven waar voor ons daarin de prioriteit ligt.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

Provinciesecretaris

voorzitter