



<b>Onderwerp</b> Openbaar vervoer concessies Haarlem	
Nummer	2019/47104
Portefeuillehouder	Sikkema, C.Y.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Bodewes, K.
Telefoonnummer	023-5113388
Email	kbodewes@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Bij de behandeling van vrijgave VO Houtplein in de Commissie Beheer van 11 oktober 2018 is toegezegd om duidelijkheid te verschaffen over het proces van de openbaar vervoerconcessies en bestuurlijk het gesprek aan te gaan over mogelijkheden om de concessies (tussentijds) aan te passen, inspeland op de behoeften. Deze informatienota geeft hier antwoord op.</p> <p>Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoerregio's. De kaders voor de OV-concessies worden eens in de 10 jaar bepaald bij het programma van eisen. Gedurende de concessieperiode zijn kleine aanpassingen mogelijk, mits dit past binnen het PvE en hier overeenstemming over is met opdrachtgever en vervoerder. Eventuele meerkosten door hogere exploitatiekosten en/of verlies van inkomsten, zijn voor rekening van de initiatiefnemer.</p> <p>Er is bestuurlijk gesproken met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) over o.a. klachten van bewoners over overlast van de (dubbeldekker)bussen, mogelijke alternatieven en de consequenties daarvan. Op basis van dit gesprek en de bevinding dat de huidige lijnvoering goed aansluit op de behoefte van de reizigers, is het college van mening dat het niet haalbaar is om voor de korte termijn in te zetten op het verplaatsen of verminderen van (dubbeldekker)bussen. Er is met de VRA en de provincie wel afgesproken om richting de toekomst scenario's uit te werken hoe de verdere groei van het openbaar vervoer het best gecombineerd kan worden met de leefbaarheid in de stad. Bewoners en de raad worden hier actief bij betrokken. Voor de korte termijn voert de VRA een evaluatie uit, om te kijken wat er binnen de huidige concessieperiode kan worden verbeterd om de overlast te verminderen. De gemeente gaat het komende jaar aan de slag met de aanpak van trillingshinder op diverse plekken in de stad.</p>
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt de informatienota ter kennisname naar de commissie Beheer. Hiermee worden de toezeggingen van 11 oktober 2018 (2018/695055) en 8

	<p>november 2018 (2018/807824) afgedaan om meer informatie te geven over het proces van de openbaar vervoerconcessies en specifiek de mogelijkheden om deze aan te passen.</p> <p>Behandelen in samenhang met de BAZ-en: 2018/695129 (Informatie over WOB verzoek) en 2018/695163 (Intensiteiten busverkeer)</p>
Relevante eerdere besluiten	<p><a href="#">Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting Houtplein en omgeving vrijgeven voor inspraak. (2018/695055) in commissie Beheer 11 oktober 2018</a></p>
Besluit College d.d. 22 januari 2019	<p>1. Het college stelt de informatienota aan de commissie vast.</p> <p>de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span></p>

## 1. Inleiding

Bij de behandeling van vrijgave VO Houtplein in de Commissie Beheer van 11 oktober 2018 is toegezegd om duidelijkheid te verschaffen over het proces van de openbaar vervoerconcessies en specifiek de mogelijkheden om deze aan te passen. Deze informatienota geeft hier antwoord op.

## 2. Kernboodschap

### *Opdrachtgeverschap openbaar vervoer ligt bij provincies en vervoerregio's*

In de Wet Personenvervoer 2000 is geregeld dat provincies en vervoerregio's concessies voor openbaar vervoer aanbesteden. Mogelijkheid tot inspraak is er als het programma van eisen ter inzage gelegd wordt. Daarbij dienen consumentenorganisaties, wegbeheerders (o.a. gemeenten) en aangrenzende opdrachtgevers gehoord te worden. Op basis van het programma van eisen (PvE), schrijven vervoerders zich in. Uiteindelijk beslissen de opdrachtgevers aan wie de concessie gegund wordt. Dit is voor een periode van 10 jaar. Achterliggende reden van de rolverdeling en de termijn van de concessie, is het waarborgen van de continuïteit van het openbaar vervoer.

### *Haarlem wordt bediend door drie ov-concessies*

De drie openbaar vervoerconcessies die Haarlem bedienen zijn: Haarlem-IJmond, Amstelland-Meerlanden en Zuid-Holland-Noord. Deze concessies hebben drie verschillende opdrachtgevers. Dit zijn respectievelijk de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Zuid-Holland.



In geval van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) gaat het om de rode R-netlijnen 255, 300, 340, 346, 356 en N30, die allemaal richting Haarlemmermeer en Amsterdam gaan. Provincie Zuid-Holland heeft alleen lijn 50 in Haarlem rijden. De overige lijnen (2, 3, 4, 7, 14, 15, 73, 80, 81, 84, 385, 481, 567, 680 en N80) rijden in opdracht van de provincie Noord-Holland. In het vervolg van de informatie-nota wordt ingegaan op de 2 grootste concessies: Haarlem-IJmond en Amstelland-Meerlanden.

*Kaders worden eens in de 10 jaar bepaald bij programma van eisen OV-concessies. Gemeente Haarlem heeft hier een zienswijze op gegeven.*

De concessies Haarlem-IJmond (Provincie Noord-Holland) en Amstelland-Meerlanden (Vervoerregio Amsterdam) lopen van 2017 tot en met 2027 en zijn in beide gevallen gegund aan vervoerder Connexion. De voorbereiding voor de aanbesteding van een openbaar vervoerconcessie duurt 2 à 3 jaar. In de voorbereiding van beide concessies is de gemeente Haarlem geraadpleegd, middels ontwerp-PvE's (bijlagen 1 en 2).

- *Concessie Haarlem-IJmond*

In 2014 heeft de gemeente een zienswijze ingediend op het ontwerp-PvE. De zienswijze was op hoofdlijnen positief, waarbij aandacht werd gevraagd voor ontsluitingsnormen, duurzaamheid, omleidingskosten en tarieven in de bus. De commissie Beheer is hierover geïnformeerd (bijlage 3 2014/175671).

- *Concessie Amstelland-Meerlanden*

In 2014 besloot de Vervoerregio Amsterdam om een aantal lijnen van de (vorige) concessie Amstelland-Meerlanden om te zetten naar de R-net-formule. Vanuit de gemeente Haarlem is destijds positief gereageerd op de hogere frequentie van de lijnvoering. De commissie Beheer is hierover geïnformeerd, ook over de kanttekening dat door de omzetting minder haltes zouden worden aangedaan (Bijlage 4 2014/158801).

In 2016 is gemeente Haarlem geraadpleegd over het ontwerp-PvE van de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden. Voor Haarlem bleven de lijnvoering en haltes t.o.v. de eerdere concessie gelijk. In de reactie op het ontwerp-PvE is met name ingegaan op zorgen over doorstroming, de knooppunten, uniforme kaartverkoop en duurzaamheid (Bijlage 5 2016/611251). Om in te spelen op de groeiende behoefte, met name vanuit Haarlem, aan goed openbaar vervoer naar Amsterdam, heeft Connexion in de aanbieding volop ingezet op capaciteitsuitbreiding. Dit heeft geresulteerd in langere bussen op de 300, dubbeldekkers op de 346 en een nieuwe spitslijn 255. Daarnaast is ingezet op duurzaamheid, met het trapsgewijs zero-emissie maken van de busvloot. In februari 2017 heeft de Vervoerregio Amsterdam een informatieve bijeenkomst georganiseerd voor gemeenteraadsleden over de nieuwe concessie (Raadsaam 14, 21 februari 2017).

*Tussentijds zijn kleine aanpassingen mogelijk als dit past binnen de kaders en hier overeenstemming over is*

---

<sup>1</sup> De reactie van de VRA is te vinden in bijlage 6 (nummers 29, 103 t/m 105, 156, 178 en 346).

Gedurende de concessieperiode van 10 jaar wordt voortgeborduurd op de afspraken die bij aanvang van de concessie zijn gemaakt. 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. Kleine aanpassingen zijn mogelijk, zolang deze passen binnen de uitgangspunten van de concessie en hier overeenstemming over is met opdrachtgever en vervoerder. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het wel/niet aandoen van bepaalde haltes of het aanpassen van de frequentie. Eventuele meerkosten door hogere exploitatiekosten en/of verlies van inkomsten, zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

#### *Huidige lijnvoering sluit aan bij de behoeften vanuit de reizigers*

In de commissie is toegezegd om bestuurlijk het gesprek aan te gaan met VRA en Connexxion over de huidige concessie Amstelland-Meerlanden. Dit gesprek hebben we gevoerd. In dit gesprek is gesproken over het gebruik van de lijnen van/naar Amsterdam en mogelijke alternatieven hiervoor in relatie tot de leefbaarheid in de stad. Daarbij is specifiek gekeken naar de dubbeldekkers (lijn 346). Deze lijn blijkt veel te worden gebruikt. Op een gemiddelde werkdag stappen circa 2.500 Haarlemmers in lijn 346 richting Amsterdam<sup>2</sup>. 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. 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 leidt tot een minder goede concurrentiepositie van het openbaar vervoer t.o.v. van bijvoorbeeld de auto en daardoor zeer waarschijnlijk tot een verlies aan OV-reizigers. Een alternatieve lijnvoering zal dit verlies naar verwachting niet compenseren, omdat de huidige lijnvoering is gebaseerd op de grootste potentie voor reizigers(groei). Een vermindering van de frequentie of de inzet van kleinere bussen is in ieder geval in de spits niet wenselijk, omdat uit de gebruikscijfers blijkt dat eerder behoefte is aan meer dan aan minder bussen. Buiten de spits ligt dit anders. Op dat moment volstaat vanuit *aantallen* reizigers een lagere frequentie. Een lagere frequentie gaat echter ten koste van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) concept, waarbij een van de kernkwaliteiten is, dat er zó frequent wordt gereden dat de reiziger geen informatie meer nodig heeft om te bepalen wanneer hij/zij naar de halte gaat. Deze flexibiliteit verhoogt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, wat leidt tot meer OV-reizigers. Het inzetten van verschillende type bussen op dezelfde lijn (op

---

<sup>2</sup> Gebaseerd op cijfers van een gemiddelde werkdag in maart 2018.



drukke momenten dubbeldekkers en op andere momenten kleinere bussen) is momenteel voor de vervoerder organisatorisch en financieel niet haalbaar. Dit betekent extra investeringskosten, waarmee bij de inschrijving voor de concessie geen rekening is gehouden. Het eventueel vervangen van dubbeldekkers door lange (gelede) bussen is, naast dat het financieel en organisatorisch een opgave is voor de vervoerder, momenteel niet inpasbaar. De huidige inrichting van het Stationsplein biedt hiervoor te weinig opstel- en manoeuvreerruimte.

### **3. Consequenties**

Op basis van de gesprekken met de opdrachtgevers en uitvoerder van het openbaar vervoer en de ingewonnen informatie is het college van mening dat het niet haalbaar is om voor de korte termijn in te zetten op het verplaatsen of verminderen van (dubbeldekker)bussen. Er is met de VRA en de provincie wel afgesproken om richting de toekomst scenario's uit te werken hoe de verdere groei van het openbaar vervoer het best gecombineerd kan worden met de leefbaarheid in de stad. Voor de korte termijn voert de VRA een evaluatie uit, om te kijken wat er binnen de huidige concessieperiode kan worden verbeterd om de overlast te verminderen.

### **4. Vervolg**

Bewoners en de raad worden actief betrokken bij de discussie over de toekomst van het openbaar vervoer in relatie tot de leefbaarheid in de stad. Dit wordt meegenomen in de actualisatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan, dat voor dit jaar op de beleidsagenda staat. Daarnaast blijven we (bestuurlijk) in gesprek met VRA, provincie en Connexion om te kijken hoe de overlast van de bussen kan worden verminderd. Bijvoorbeeld door aanpassen van het rijgedrag van chauffeurs en/of door het bespoedigen van de invoering van de zero-emissie bussen. De gemeente gaat het komende jaar aan de slag met de aanpak van trillingshinder op diverse plekken in de stad, ook met als doel de overlast te verminderen. In de aanloop naar de volgende concessieperiode zal de raad actief worden betrokken bij de zienswijze op de ontwerp-PvE's.

### **5. Bijlagen**

Bijlage 1 Ontwerp-Programma van Eisen OV concessie Haarlem-IJmond

Bijlage 2 Ontwerp-Programma van Eisen OV concessie Amstelland-Meerlanden

Bijlage 3 Beantwoording zienswijzen ontwerp programma van eisen Haarlem-IJmond

Bijlage 4 Brief d.d. 25 augustus 2014 inzake Reactie omzetting naar R-netlijn 340, 346 en 356

Bijlage 5 Zienswijze ontwerp programma van eisen Amstelland-Meerlanden

Bijlage 6 Beantwoording zienswijzen ontwerp programma van eisen Amstelland-Meerlanden