



Onderwerp		
Proces vervoerplannen openbaar vervoer concessies		
Nummer	2020/152722	Datum college 25-2-2020
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.	
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit	
Afdeling	BBOR	
Auteur	K. Bodewes	
Telefoonnummer	023-5113388	
Email	kbodewes@haarlem.nl	
Bestemd voor:	Het college stuurt deze raadsinformatiebrief ter kennisname naar de commissie Beheer.	
Bijlagen	1. Inbreng consultatieronde vervoerplan 2021 concessie Haarlem-IJmond 2. Inbreng consultatieronde vervoerplan 2021 concessie Amstelland-Meerlanden	

Over de systematiek van openbaar vervoer concessies is begin 2019 een informatienota opgesteld (2019/47104). In aanvulling daarop schetst deze raadsinformatiebrief het proces van de totstandkoming van de jaarlijkse vervoerplannen en de manier waarop de commissie hierin de komende tijd wordt meegenomen.

Aanleiding: Behoeft commissie meer betrokkenheid bij totstandkoming vervoerplannen vervoerders

Er spelen in de stad regelmatig discussies rondom het openbaar vervoer. Enerzijds wordt meer en beter openbaar vervoer gezien als één van de belangrijkste oplossingen voor de groeiende bereikbaarheidsopgave in de stad en de regio. Anderzijds leidt de groei van het openbaar vervoer in sommige delen van de stad tot discussies over de leefbaarheid. Om die reden heeft de raad aangegeven meer betrokken te willen worden bij de totstandkoming van afspraken met vervoerders en hun opdrachtgevers (provincie en vervoerregio Amsterdam). Concreet gaat het dan om het geven van input voor de programma's van eisen van opdrachtgevers voor de (10 tot 15 jarige) concessies en daarnaast om input voor de jaarlijkse vervoerplannen van de vervoerders. Er loopt op dit moment geen traject voor een nieuwe concessie (de huidige concessies lopen nog 7 tot 12 jaar door). Wel wordt er jaarlijks een participatieproces met de gemeente doorlopen voor de vervoerplannen.

Focus op 2 grootste OV-concessies: Haarlem-IJmond en Amstelland-Meerlanden

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 die richting Haarlemmermeer en Amsterdam gaan. Provincie Zuid-Holland heeft alleen lijn 50 in Haarlem rijden. De overige lijnen rijden in opdracht van de provincie Noord-Holland. In deze raadsinformatiebrief wordt ingegaan op het proces rondom de vervoerplannen van de 2 grootste concessies: Haarlem-IJmond en Amstelland-Meerlanden. In beide concessiegebieden is Connexxion de uitvoerende partij.

Rol van de gemeente bij de totstandkoming van vervoerplannen: adviserend

Jaarlijks stelt Connexxion vervoerplannen op voor de concessies Haarlem-IJmond en Amstelland-Meerlanden. In deze vervoerplannen doet de vervoerder voorstellen aan de opdrachtgever voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer binnen de randvoorwaarden van de lopende concessie. Bij de totstandkoming van het vervoerplan heeft de gemeente een adviserende rol. Uiteindelijk beslissen de vervoerder (Connexxion) en de opdrachtgever (regionale overheden) in hoeverre de inbreng van de gemeente wordt overgenomen. Het exacte proces verschilt per concessie:

Concessie Haarlem-IJmond (opdrachtgever: Provincie Noord-Holland): formele adviserende rol

De start voor het vervoerplan van het jaar erna (in dit geval 2021), begint circa één jaar eerder met een consultatieronde. In deze ronde bespreken Connexxion, gemeenten en de provincie over en weer ideeën voor het jaar daarop. Dit loopt uiteen van concrete verzoeken tot ideeën om iets verder te onderzoeken. Na deze consultatieronde maakt Connexxion een concept-vervoerplan. Hierop kunnen gemeenten een zienswijze geven. Dit proces verloopt via het ambtelijk en bestuurlijk Provinciaal Verkeer & Vervoer Beraad (PVVB). De commissie kan eventueel (onder geheimhouding) een zienswijze geven op dit plan en dit meegeven aan de bestuurder. Met behulp van alle reacties maakt Connexxion het definitieve vervoerplan en dient dit in bij de provincie. Wanneer het vervoerplan voor 2021 wordt goedgekeurd in Gedeputeerde Staten gaat dit op zondag 22 november 2020 in.

Concessie Amstelland-Meerlanden (opdrachtgever Vervoerregio Amsterdam): informele adviserende rol

Het proces van de concessie AML loopt iets anders, omdat Haarlem geen deel uitmaakt van de vervoerregio en daarom niet deelneemt aan de overlegstructuur waarbinnen dit vervoerplan wordt besproken. Deze overlegstructuur loopt via inliggende vervoerregiogemeenten van Amstelland-Meerlanden, de Reizigers Advies Raad (RAR) en de Regioraad naar het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Om het ontbreken van Haarlem in deze overlegstructuur te ondervangen, zijn hier met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) aparte afspraken over gemaakt. Haarlem levert in de consultatieronde schriftelijk input aan bij de VRA. Deze bespreekt dit met Connexxion. Connexxion stelt op basis hiervan (en de input van alle andere gemeenten en adviesorganen) een concept-vervoerplan op. Haarlem wordt door de VRA uitgenodigd om (onder geheimhouding) een zienswijze te geven op dit concept-vervoerplan. Deze zienswijze wordt opgesteld in samenspraak met de commissie beheer. Met behulp van alle reacties maakt Connexxion het definitieve vervoerplan en dient dit in bij vervoerregio Amsterdam. Wanneer het vervoerplan voor 2021 (omstreeks juni) wordt vastgesteld in het Dagelijks Bestuur van de VRA gaat dit op zondag 13 december 2020 in.

Scope eventuele aanpassingen: Vervoerplannen richten zich op optimalisaties die passen binnen de concessie

Bij het opstellen van de vervoerplannen gaat het meestal om relatief kleine wijzigingen in het openbaar vervoer aanbod, zoals optimalisaties qua lijnvoering, frequenties en bedieningstijden.

Voorstellen vanuit de gemeente hebben alleen kans van slagen als zij:

- Voldoen aan het Programma van Eisen van de concessie
- Kostenneutraal kunnen worden ingevoerd, eventueel door besparingen in de dienstregeling elders



- Het voldoende reizigers oplevert om de besparingen elders in de dienstregeling te rechtvaardigen (kosten-batenafweging)

In het proces bij de totstandkoming van de jaarlijkse vervoerplannen worden geen nieuwe voorstellen besproken over het grootschalig anders organiseren van het OV, zoals bijvoorbeeld de aanleg van een nieuw OV-knooppunt of lightrailstelsel. Dat soort gesprekken vindt op andere tafels plaats (bijvoorbeeld binnen het MRA Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, het landelijke en regionale OV-toekomstbeeld 2040, de OV-visie van de provincie en de integrale visie Stationsgebied). Wanneer er op deze tafels besloten is dat het OV grootschalig anders georganiseerd gaat worden, komt de uitwerking daarvan uiteindelijk wel terecht in het vervoerplan.

Planning totstandkoming vervoerplannen 2021; in periode maart/april zienswijze gevraagd

Consultatieronde: januari/februari 2020

Concept vervoerplan: maart/april 2020

Definitief vervoerplan: mei/juni 2020

Deze planning betekent dat de commissie in de periode maart/april wordt gevraagd om een zienswijze te geven op de concept-vervoerplannen. In bijlage 1 en 2 is terug te vinden wat dit jaar is ingebracht in de consultatieronde van beide concessies. Deze inbreng is gebaseerd op eerdere zienswijzen van de commissie en aandachtspunten die uit de stad zijn gekomen.

Vooruitblik op vervoerplannen 2022; commissie eerder betrekken in het proces

Vanaf komend jaar is het idee om de commissie nog eerder te betrekken bij het proces rondom de vervoerplannen. Dit wordt gedaan door vóór de consultatieronde (circa november 2020) een raadsinformatiebrief op te stellen waarin het college aangeeft wat de input wordt bij de consultatieronde. Dit geeft de commissie de gelegenheid om in een nog eerdere fase van het proces aandachtspunten mee te geven.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester