



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

Bijlage 1 Inbreng Consultatieronde Vervoerplan 2021 - concessie Haarlem-IJmond

Aan de hand van de ontwikkelingen in het reizigersvervoer in de regio, worden (in overleg) mogelijke aanpassingen bestudeerd:

- Faciliteren huidige groei van het aantal reizigers op diverse trajecten in Haarlem (o.a. lijn 73)
- Anticiperen op te verwachten groei door woningbouwplannen (bijv. lijn 80 als ontsluiting ontwikkelzone Zuid-West).
- Verbeteren bereikbaarheid Haarlem Waarderpolder per bus:
 - Betere aansluiting lijnvoering en bedieningstijden bij behoeften (o.a. begin/eindtijden ploegendiensten) bedrijven
 - Onderzoeken of materiaal ritten (tbv opladen bussen) van station Haarlem naar Waarderpolder in te zetten zijn in reguliere dienstregeling.
 - Onderzoeken mogelijkheid inzetten pendelbus tussen station Spaarnwoude en Minnahassastraat.
 - Samen met o.a. Parkmanagement een gezamenlijk communicatieplan opstellen om huidige lijn 15 beter onder de aandacht te brengen.
- Optimalisatie schoolbussen voor Sterren College, NOVA College, Hogeschool InHolland in Haarlem i.v.m. op handen zijnde verhuizingen/samengaan (reeds nodig met ingang van augustus 2020)
- Anticiperen op geplande herinrichtingen in centrum van Haarlem en effect op busroutes
- Aandacht voor klachten over bussen die te hard rijden in de stad. Deze klachten zorgen voor een minder positief imago van het openbaar vervoer. Graag aandacht hiervoor in communicatie naar chauffeurs en daarnaast in de planning van de dienstregeling (niet te krap, zodat chauffeurs niet de druk voelen om een bepaalde tijd te halen).
- Transitie naar ZE:
 - Benodigde laadinfra (bij diverse eindpunthaltes en bij de vestiging aan de Industrieweg in Haarlem).
 - Afwikkeling materiaalritten van/naar de oplaadpunten bij Industrieweg en Jan van Krimpenweg in Waarderpolder:
 - Hoe hier optimaal gebruik van maken? (o.a. onderzoeken win-win situatie door materiaalrit in te zetten voor normale dienstregeling). Welke routes en (nieuwe) haltes?
 - Hoe zo min mogelijk overlast van 'loze' materiaalritten? Welke routes meest geschikt (te maken)? Bijvoorbeeld (verzoek van Connexxion): Toevoegen linksaf beweging van Prinsen Bolwerk naar Jansweg ontlast Papentorenvest-Catharijnebrug-Friese Varkensmarkt-Parklaan van materiaalritten.
- Knelpunten in het netwerk (vanuit Connexxion aangedragen; om te bespreken):
 - Lijn 73: Haarlem, Italiëlaan kent sinds de nieuwbouw een hogere parkeerdruk. Bussen in tegenstelde richting kunnen elkaar hierdoor niet meer passeren via vrije parkeerplekken. Verzoek aan gemeente: Creëren van een passeerplek door weghalen van aantal parkeerplekken, zodat deze straat in lijnvoering van 73 kan blijven. *(NB: Gemeente en Connexxion kijken samen wat ervoor nodig is om deze zorgpunten weg te nemen met als doel de huidige lijnvoering te behouden)*
 - Lijn 2: Haarlem, Zuiderpolder: Doordat de kwaliteit van het wegdek van de huidige route niet meer voldoet aan de eisen voor een busroute, denkt Connexxion er over na een alternatieve route te gaan rijden (via de Amsterdamse Vaart). Dit betekent dat de Zuiderpolder niet meer ontsloten is met het openbaar vervoer. Verzoek aan de gemeente: Wegdek zodanig verbeteren dat lijn 2 hier kan blijven rijden. *(NB: Gemeente en Connexxion kijken samen wat ervoor nodig is om deze zorgpunten weg te nemen met als doel de huidige lijnvoering te behouden)*

Bijlage 2 Inbreng Consultatieronde Vervoerplan 2021 - concessie Amstelland-Meerlanden

- Kan de denkrichting van het Uitvoeringskompas OV (BBROVA2) van de Vervoerregio Amsterdam al op korte termijn worden opgepakt? We gaan graag zo snel mogelijk het gesprek aan over herroutering (extra) buslijnen. Voortzetten nieuwe spitslijn 244 (van Haarlem-Noord naar A'dam-Zuid) is alvast een goed begin. Dit raakt ook aan het volgende punt:
- Connexxion heeft een top-3 van corridors aangegeven waar vrije infrastructuur direct tot snelheidsverhoging en daarmee een verbetering van de concurrentiepositie van het OV t.o.v. de auto leidt. Twee punten uit de top-3 raken voor de gemeente Haarlem belangrijke buslijnen ook al ligt het feitelijke knelpunt buiten onze gemeente. Dit betreft de A9 op diverse locaties (lijnen 255 en 346) en de route Amstelveenseweg - Amsterdam Zuid (lijn 346). Wat zijn de mogelijkheden om de doorstroming van lijn 346 in Amsterdam te bevorderen en wat is de stand van zaken van de plannen om vanaf Schiphol Noord evenwijdig aan de A9 een vrije busbaan te realiseren richting de Schipholweg in Haarlem?
- R-net lijnen: op zondagen (minimaal) 4x per uur per 15 minuten in het kader van HOV kwaliteit
- Nieuwe buslijn Amsterdam Zuid-Schalkwijk Centrum-(Heemstede)
Wij herhalen ons verzoek om op korte termijn te starten met een proef met een nieuwe buslijn Schalkwijk Centrum-Reinaldapark-Amsterdam Zuid, in ieder geval in de spits. In het centrale gebied van Schalkwijk worden de komende jaren veel woningen gebouwd en wij zien vanuit dit gebied ook nu al een grote stroom autoverkeer richting Amsterdam. Deze buslijn zou eventueel al kunnen starten in Heemstede. Het voordeel hiervan is dat ook het zuidelijke deel van Schalkwijk zou worden aangesloten op R-net.
- Aandacht voor komst elektrische bussen en wat dat betekent voor de (binnen)stad. Hoe kunnen we hier zo goed mogelijk op anticiperen?
- Wij blijven graag geïnformeerd over de plannen voor elektrificatie van lijn 346. De gemeenteraad van Haarlem is van mening dat ook de op één na drukste lijn van Haarlem zo spoedig mogelijk elektrisch hoort te rijden.
- Wij herhalen ons verzoek om geen lege dubbeldekkerbussen in te zetten buiten de spits. Dit tast het draagvlak voor openbaar vervoer in de stad aan. Graag daar aandacht voor; hoe kan je dit anders inrichten? Groot materiaal alleen inzetten op de momenten dat dit écht nodig is.
- Anticiperen op geplande herinrichtingen in centrum van Haarlem en effect op busroutes.
- Aandacht voor klachten over bussen die te hard rijden in de stad. Deze klachten zorgen voor een minder positief imago van het openbaar vervoer. Graag aandacht hiervoor in communicatie naar chauffeurs en daarnaast in de planning van de dienstregeling (niet te krap, zodat chauffeurs niet de druk voelen om een bepaalde tijd te halen).