



gemeente
Haarlemmermeer

nota van B&W

Onderwerp Consultatieronde Vervoerplannen 2025 ov-concessies

Portefeuillehouder drs. Marja Ruigrok
Collegevergadering 17 oktober 2023
Inlichtingen Adam Zuyderwijk (+31235674603)
Registratienummer 8384054

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. in te stemmen met de 'Concept Advieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot de Vervoerplannen 2025' ten behoeve van de consultatierondes voor de ov-concessies Amstelland-Meerlanden, Haarlem-IJmond, Stadsvervoer Amsterdam en Zuid-Holland Noord;
2. de raad voor te stellen deze nota met de concept advieslijst te agenderen ter bespreking.

2. Samenvatting

Vervoersbedrijven moeten ieder jaar een vervoerplan opstellen, waarin zij haar plannen voor het eerstvolgend dienstregelingsjaar uiteenzetten.

Wij willen dat de Haarlemmermeerse belangen, die van onze inwoners en ondernemers, worden betrokken bij het tot stand komen van de vervoerplannen voor de ov-concessies met lijnen die halteren op ons grondgebied.

Wij geven jaarlijks advies aan de verschillende vervoerders die actief zijn op ons grondgebied op basis van deze Haarlemmermeerse belangen. Dit doen wij op basis van wensen en suggesties die wij ontvangen van buurtverenigingen, dorps- en wijkraden, ondernemersverenigingen, parkmanagementorganisaties en individuele inwoners. Wij stellen daarbij de gemeenteraad in de gelegenheid om onze adviezen aan te vullen.

Onze adviezen bestaan met name uit wensen en suggesties over aanpassingen in de fijnmazigheid, bedieningstijden, frequenties en ontbrekende verbindingen. Onze adviezen worden samen met die van andere gemeenten en reizigersconsumentenorganisaties afgewogen door de vervoerders in de verschillende concessiegebieden in het vervoerplan voor dienstregelingsjaar 2025. In twee concessiegebieden – Amstelland-Meerlanden en Haarlem-IJmond – komen wij in de gelegenheid om later in het proces te mogen reageren op het concept vervoerplan.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Voor de inliggende concessies – daar waar wij formeel onderdeel van uitmaken – stelt vervoersbedrijf Connexxion jaarlijks een vervoerplan op waarin zij voorstellen doet voor de ontwikkeling van het openbaar busvervoer. Het vervoerplan richt zich op lijnvoering (welke

buslijn rijdt waar), frequenties (hoe vaak rijdt een buslijn) en bedieningstijden (van hoe laat tot hoe laat en op welke dagen rijdt een buslijn).

Haarlemmermeer valt om historische redenen binnen twee concessiegebieden;

- Amstelland-Meerlanden. Hiervoor is de Vervoerregio Amsterdam concessieverlener. Het deel van onze gemeente 'binnen de ringvaart' valt onder deze ov-concessie.
- Haarlem-IJmond. Hiervoor is de Provincie Noord-Holland concessieverlener. Het deel van onze gemeente 'buiten de ringvaart' valt onder deze ov-concessie.

Het verschil in opdrachtgeverschap maakt ook een verschil in de processen van het tot stand komen van de vervoerplannen.

Wij willen dat de onderwerpen die voor onze inwoners en ondernemers belangrijk zijn worden meegewogen door de busvervoerders bij het opstellen van de vervoerplannen. Hiervoor hebben wij proactief dorps- en wijkraden, ondernemersverenigingen en parkmanagementorganisaties gevraagd om wensen en suggesties te delen. Deze ingebrachte wensen en suggesties wegen wij af tegen bijvoorbeeld reeds ingezette ontwikkelingen en afspraken en in hoeverre zij tegenstrijdig zijn met de R-netprincipes van een snel, betrouwbaar, hoogfrequent en onderscheidend hoogwaardig ov-netwerk.

De wensen die wij hebben ontvangen gaan met name over het uitbreiden van bedieningstijden en frequenties, het toevoegen van nieuwe haltes en het aanpassen van bestaande lijnen. In de 'Concept Advieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot de Vervoerplannen 2025' staat genoemd welke wensen wij om welke redenen wel opnemen en welke wensen om welke redenen wij niet opnemen. De volgende wensen willen wij voorstellen om wel op te nemen in het definitieve advies:

- Pleiten voor een zo spoedig mogelijke terugkeer naar een 100%-bediening ten opzichte van 2019;
- Verzoeken om een alternatieve extra bedieningsmogelijkheid voor Cruquius Plaza te onderzoeken;
- Opnieuw pleiten van inzet van lichtere bussen in Badhoevedorp;
- Connexxion verzoeken een uitspraak te doen over invoering 30km/u in Badhoevedorp;
- Voorstellen van een dorpslijn/buurtbuslijn in Badhoevedorp;
- Experimenteren met kortere halteafstanden in Badhoevedorp;
- Connexxion uitnodigen om met de dorpsraad Badhoevedorp in gesprek te gaan;
- Verzoek tot herintroductie lijn 287;
- Lijn 401 vanuit Zwaanshoek om te zetten in een vaste reguliere buslijn en de buurtbus in te zetten op een nieuwe verbinding tussen Zwaanshoek en Hoofddorp-Floriande;
- Verzoeken om een extra halte of alternatieve extra bediening van De Hoek te onderzoeken;
- Verzoeken om een evenementenhalte voor De Olmenhorst te creëren;
- Verzoeken om een extra halte bij het uitbreidingsdeel van Nieuw-Vennep Zuid;
- Onderzoeken van een alternatieve route van lijn 12 in Spaarndam nu deze wordt ingekort;
- Verzoeken tot instemming om Pont Buitenhuizen op te nemen in het MeerOV netwerk.

De niet-gehonoreerde wensen zijn vaak wensen die recent of eerder zijn ingediend. Doordat wij met de gemeenteraad hebben afgesproken om niet-gehonoreerde wensen jaarlijks mee te blijven sturen, blijven ook deze wensen in beeld bij de verschillende vervoerders. De wens van de gemeenteraad om lijn 195 in Badhoevedorp over de Pa Verkuijllaan in plaats van de Sloterweg te laten rijden wordt door de Vervoerregio Amsterdam ingebracht.

Omdat de Concessies Stadsvervoer Amsterdam en Zuid-Holland Noord per december 2024 volledig nieuw van start gaan hebben wij voor deze concessies (nog) geen wensen. Hiervoor willen wij eerst de definitieve plannen van de vervoerders (GVB en Qbuzz) afwachten.

Proces Amstelland-Meerlanden

Het vervoerplanproces begint met een jaarlijkse consultatieronde in december/januari, waarbij de inliggende gemeenten en de Reizigersadviesraad door Connexxion wordt gevraagd welke wensen en suggesties zij hebben. In de 'Concept Advieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot Vervoerplannen 2025' verwoorden wij onze inbreng voor het Vervoerplan 2025 van deze concessie, aangevuld met wensen en suggesties van de gemeenteraad.

Na de consultatieronde stelt Connexxion een Concept Vervoerplan 2025 op. Daarbij maakt Connexxion zelfstandig de afweging of zij onze inbreng overneemt of niet.

Naar verwachting zal in april/mei 2024 het Concept Vervoerplan worden voorgelegd aan de Reizigersadviesraad en aan de Adviescommissie OV Amstelland-Meerlanden voor een advies. Dit laatste is een formeel adviesorgaan aan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam en bestaat uit de portefeuillehouders van de inliggende gemeenten. Op basis van het advies kan Connexxion besluiten het Concept Vervoerplan aan te passen. Het definitieve Vervoerplan 2025 wordt vervolgens ter toetsing en vaststelling gezonden aan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Het advies van de adviescommissie wordt daarin meegewogen.

Proces Haarlem-IJmond

Het vervoerplanproces begint in het voorjaar van 2024 met een consultatieronde voor de inliggende gemeenten en het Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Noord-Holland (ROCOV-NH), waarna Connexxion een Concept Vervoerplan 2025 opstelt. Ook hier maakt Connexxion zelfstandig de afweging of zij onze inbreng overneemt of niet.

Er is echter bij deze ov-concessie geen adviescommissie. Iedere gemeente reageert afzonderlijk schriftelijk met eventuele opmerkingen/advies/zienswijze op het concept vervoerplan. Alleen bij ingrijpende voorstellen worden gemeenten uitgenodigd voor overleg. Wij adviseren de provincie Noord-Holland jaarlijks schriftelijk over onze inbreng.

Daarna past Connexxion het Concept Vervoerplan eventueel aan, waarna het Vervoerplan 2025 wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Proces overige concessies

Naast de twee genoemde concessies zijn er nog twee andere concessies die buslijnen rijden op ons grondgebied. Dit zijn de Concessie Stadsvervoer Amsterdam en de Concessie Zuid-Holland Noord. Zij hebben zogenaamde 'gedooglijnen' door onze gemeente rijden. Gedooglijnen zijn buslijnen die inbreuk maken op het exclusieve concessierecht van Connexxion, maar die contractueel of om historische redenen gedoogd worden. Voorbeelden hiervan zijn lijn 57 naar Nieuw-Vennep en lijn 369 naar Schiphol. Gedooglijnen moeten een aanvulling zijn op het openbaar vervoernetwerk en mogen niet concurreren met de buslijnen van de concessie waar ze te gast zijn.

Omdat Haarlemmermeer niet behoort tot deze twee genoemde concessies zijn wij geen formele overlegpartner. Afstemming vindt in beide gevallen in beginsel plaats via de Vervoerregio Amsterdam als onze regionale ov-autoriteit. Via hen zullen wij de betreffende vervoerders en hun opdrachtgevers (Stadsvervoer Amsterdam: GVB en Vervoerregio Amsterdam; Zuid-Holland Noord: Qbuzz en Provincie Zuid-Holland) adviseren over wensen en suggesties met betrekking tot hun buslijnen.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Middels deze nota sturen wij de gemeenteraad de wensen en suggesties die wij hebben ontvangen. De gemeenteraad wordt in de gelegenheid gesteld om onze adviezen aan te vullen.

In de bijlage 'Concept Advieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot Vervoerplannen 2025' staan onze adviezen benoemd. De meeste adviezen komen voort uit de ophaalronde bij eerdergenoemde partijen, aangevuld met wensen en suggesties die ons via diverse andere kanalen hebben bereikt.

De uiteindelijke beslissing ligt bij de vervoerder, maar een voorstel heeft een grotere kans van slagen als;

- deze past binnen de kaders van de vastgestelde Programma's van Eisen;
- deze voor de vervoerder voldoende nieuwe reizigers opleveren dat dit de meerkosten van extra halteren of een langere route rechtvaardigt.

Belangrijke kanttekening is dat de effecten van de coronacrisis nog altijd doorwerken in de ov-sector, zowel qua personele bezetting als aan de inkomstenkant van de ov-bedrijven. Dit betekent dat ov-autoriteiten en vervoerders nog kritischer kijken welke wensen gehonoreerd kunnen worden en tegelijkertijd terughoudend zullen zijn met nieuwe wensen.

Ook is het goed om te benadrukken dat gemeenten ten aanzien van de concessies en wijzigingen op het vervoerplan slechts een adviserende rol hebben. De vervoersbedrijven hebben binnen de goedgekeurde en vastgestelde Programma's van Eisen de vrijheid om de dienstregeling en het lijnennet zo goed mogelijk in te richten.

Het openbaar vervoer wordt bekostigd via de door het Rijk beschikbaar gestelde Brede Doeluitkering (BDU-gelden). Voor de concessie Amstelland-Meerlanden via de Vervoerregio Amsterdam, voor de concessie Haarlem-IJmond via de provincie Noord-Holland. Wij hebben in onze begroting geen middelen opgenomen om openbaar vervoer te bekostigen en hebben daarom ook geen middelen om bij te dragen aan voorstellen die niet kostenneutraal zijn.

Als uit de definitieve Vervoerplannen 2025 blijkt dat infrastructurele maatregelen nodig zijn aan gemeentelijke infrastructuur, dan kunnen er, vanwege gemaakte afspraken over eigen bijdragen in verschillende subsidietrajecten, kosten zijn voor de uitvoering. Een voorbeeld hiervan is het Afsprakenkader bus- en tramhaltes Vervoerregio Amsterdam (bgr-2017-685) van 14 december 2017, waarin is afgesproken dat de Vervoerregio Amsterdam maximaal 95% bijdraagt voor de subsidiabele kosten voor aanpassingen aan ov-infrastructuur. De wegbeheerder zal dus altijd minimaal 5% van de kosten moeten bijdragen. Het is in dit stadium niet mogelijk om een schatting van de mogelijke kosten te maken, omdat nog niet bekend is wat de voorstellen van Connexxion uiteindelijk gaan zijn.

Mocht in een later stadium blijken dat aan de realisatie van een wens kosten voor de gemeente zijn verbonden, dan wordt de gemeenteraad schriftelijk op de hoogte gebracht. Vanwege het tekort in het meerjarenbeeld is het uitgangspunt dat er geen ruimte is voor nieuwe structurele uitgaven.

3.3 Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van deze nota zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, verder geen kosten verbonden.

Wat zijn de financiële risico's?

Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van deze nota.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Wij vragen de gemeenteraad om de 'Concept Advieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot consultatieronde Vervoerplannen 2025' te bespreken en waar nodig aan te vullen met verdere wensen en suggesties.

Het college is verantwoordelijk voor het inbrengen van de definitieve advieslijsten bij de verschillende concessiehouders en/of concessieverleners. Binnen het college is de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer het eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

De meegezonden Concept Advieslijst is tot stand gekomen na inbreng van dorps- en wijkraden, ondernemersverenigingen en parkmanagementorganisaties, aangevuld met signalen uit de samenleving die ons via andere kanalen hebben bereikt. Alle ingekomen wensen en suggesties zijn op persoonsnamen geanonimiseerd en als bijlage bij deze nota gevoegd.

De inbreng van de volgende 20 partijen zijn, indien van toepassing, meegenomen in de advieslijst;

- Hiltermann Lease
- Stichting BIZ Cruquius
- Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp
- Wijkraad Pax
- Interglobe Vastgoedmanagement namens RichPort
- Dorpsraad Zwaanshoek
- Business Park Oude Meer
- Stichting Samen Lisserbroek
- Wijkraad Graan voor Visch
- Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude
- Buurtvereniging Nieuwe Meer
- Dorpsraad Spaarndam
- Stichting de Kern Weteringbrug
- Wijkraad Bornholm
- De Olmenhorst
- Intelligent Fridges B.V.
- "Inwoner Hoofddorp 1"
- "Inwoner Hoofddorp 2"
- Tyndale Theological Seminary
- SEGRO Park Amsterdam Airport
- Dorpsraad Rijsenhout

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?**Concessie Amstelland-Meerlanden**

Na de bespreking met de gemeenteraad stellen wij de definitieve advieslijst op en sturen deze per brief naar Connexxion en Vervoerregio Amsterdam. Een afschrift hiervan zenden wij naar de gemeenteraad.

In april/mei 2024 zal de Adviescommissie OV Amstelland-Meerlanden advies geven op het concept Vervoerplan 2025 Amstelland-Meerlanden. Een afschrift van dit advies wordt eveneens

naar de gemeenteraad gezonden. Via dit afschrift krijgt de gemeenteraad ook inzicht in het resultaat van de consultatieronde voor het Vervoerplan 2025.

Concessie Haarlem-IJmond

Na de bespreking met de gemeenteraad stellen wij de definitieve advieslijst op en sturen deze per brief naar Connexxion en provincie Noord-Holland. Een afschrift hiervan zenden wij naar de gemeenteraad.

In het tweede kwartaal van 2024 zullen wij inzicht krijgen in het concept Vervoerplan 2025 Haarlem-IJmond. Hier mogen wij schriftelijk op reageren. Een afschrift van deze schriftelijke reactie wordt eveneens naar de gemeenteraad gezonden. Via dit afschrift krijgt de gemeenteraad ook inzicht in het resultaat van de consultatieronde voor het Vervoerplan 2025. Omdat er geen vaststaande procedure is voor de concessie Haarlem-IJmond is hier geen specifieke maand voor aan te duiden.

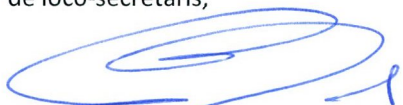
Overige concessies

Na de bespreking met de gemeenteraad stellen wij de definitieve advieslijst op en sturen deze per brief naar de Vervoerregio Amsterdam met het verzoek deze te delen met de concessieverleners van Stadsvervoer Amsterdam en Zuid-Holland Noord. Een afschrift van deze brieven zenden wij naar de gemeenteraad.

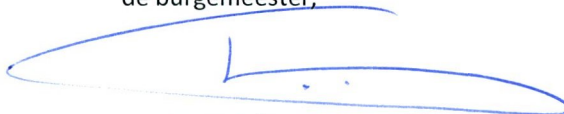
Voor de concessies met gedooglijnen op ons grondgebied geldt dat wij geen formele overlegpartner zijn. Mocht blijken dat in beide concessies wijzigingen voorgesteld worden die effect hebben op ons grondgebied (positief of negatief) dan zullen wij de gemeenteraad hierover informeren.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de loco-secretaris, de burgemeester,



drs. Rob van Daal



Marianne Schuurmans-Wijdeven

b.a. Jungen Nobel

Bijlage(n)

- Concept Advieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot consultatieronde Vervoerplannen 2025
- Overzicht ingekomen wensen en suggesties Vervoerplannen 2025
- Overzicht niet-gehonoreerde eerdere inbreng vervoerplannen 2020, 2021, 2022, 2023 en 2024