

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 18 maart 2019

Datum GS-besluit: : 16 april 2019

Vragen nr. 22

Vragen van (ChristenUnie-SGP) over OV concessies rond Haarlem GS en vervoerregio

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 18 maart 2019 door het lid van Provinciale Staten, (ChristenUnie-SGP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

De hoogwaardige OV-verbindingen van R-net over de A9, A4 en A10 zijn een groot succes. Frequenties zijn omhoog gegaan en het aantal reizigers is sterk gegroeid. Wij zijn blij met dit succes dat mede dankzij uw inzet is bereikt.

De ChristenUnie ziet echter twee knelpunten die dit succes bedreigen. Dit betreft de komende werkzaamheden aan de A9 en de A10 en het feit dat het aantal reizigers zo snel groeit dat de bussen te vol raken in de spits.

Verbouwing A9 en A10

Tijdens de komende verbouwingen van de A9 (wegverbreding Amstelveen) en A10 (Zuidasdok) zal er langdurig sprake zijn van overlast. De ChristenUnie wil weten wat dit betekent voor het busvervoer. Nu kunnen de R-net bussen vaak nog gebruik maken van de vluchtstroken en zo de file voorbij rijden. Dit is één van de succesfactoren van R-net. De ChristenUnie wil weten welke maatregelen worden genomen zodat de R-net bussen ook tijdens de bouwwerkzaamheden snel kunnen doorrijden. We moeten voorkomen dat de bus weer in de file moet aansluiten. Dan verlies je reizigers en komen er nog meer auto's op de weg. Dat zou ook leiden tot een stijging van de kosten van het vervoer.

Juist tijdens dergelijke omvangrijke werkzaamheden zou de bus het alternatief moeten zijn voor de auto. De ChristenUnie wil daarom weten of er maatregelen worden genomen zodat het OV zonder extra oponthoud kan doorrijden tijdens de verbouwing en of er extra OV komt om zo automobilisten te verleiden om tijdens de bouw minder gebruik te maken van de A9 en de A10.

Reizigersgroei

Het vervoer is met name op lijn 346 (Haarlem station – station Amsterdam Zuid) zo'n succes dat in Haarlem reizigers bij de halte Burgemeester Reinaldapark in de ochtendspits regelmatig meerdere bussen moeten laten passeren voordat ze kunnen instappen. Nu komt de volgende bus gelukkig al snel, maar vervelend is het wel want de reiziger krijgt zo niet een betrouwbaar product. Bovendien zijn veel reizigers afhankelijk van een overstap op de trein in Amsterdam Zuid. Als je dan een paar

bussen moet laten passeren dan mis je je aansluiting en heb je al snel een half uur vertraging. Nu dit regelmatig gebeurt is dit een risico dat reizigers afhaken en weer kiezen voor de auto.

Een mogelijke oplossing zou een nieuwe buslijn kunnen zijn die begint in Schalkwijk Centrum of zelfs Heemstede en vanaf daar via de N205 volgens de route van lijn 346 naar Amsterdam Zuid rijdt. Hierdoor krijgen inwoners van Schalkwijk een eigen directe verbinding met VUmc en station Amsterdam Zuid en zijn ze niet meer afhankelijk van de halte Reinaldapark die aan de buitenste rand licht van dit stadsdeel met circa 30.000 inwoners. Bovendien stoppen er dan bij Reinaldapark ook bussen die niet uit Haarlem Centrum komen waardoor reizigers vanaf deze halte een buslijn krijgen waar ze van op aan kunnen.

De ChristenUnie is er van overtuigd dat met deze nieuwe buslijn het busvervoer in de regio verder kan groeien. Deze route betekent voor veel reizigers een kortere reistijd. Bovendien komt deze route langs een belangrijke bouwlocatie in Schalkwijk Centrum waar de komende jaren circa 5000 nieuwe woningen worden gerealiseerd.

Het dilemma is echter dat deze door ons voorgestelde buslijn door twee concessiegebieden heen gaat. Aan beide kanten van de concessiegrens heeft de vervoerder in dat gebied het alleenrecht. Alleen de bestaande lijnen die de concessiegrens passeren worden gedoogd. Waar binnen een concessiegebied de vervoerder de vrijheid heeft om nieuwe buslijnen te starten mag dit niet zomaar als deze buslijn de concessiegrens passeert. De vraag is dan immers welke overheid hieraan moet bijdragen (op vrijwel elke buslijn zit een stuk subsidie al is de kostendekkingsgraad van R-net verhoudingsgewijs hoog) en het kan ook leiden tot aanbestedingsrechtelijke vragen. Dat het toevallig in de betreffende concessies om dezelfde vervoerder gaat die de concessie heeft (Connexxion) doet daar niets aan af.

De ChristenUnie is van mening dat deze situatie moet worden doorbroken. Nu het gebruik van het OV snel groeit en er de komende jaren in dit gebied duizenden woningen bij worden gebouwd is er behoefte aan nieuwe lijnen. Dit kan niet wachten totdat in 2026 respectievelijk 2028 de nieuwe concessies ingaan. Dit kan alleen als beide betrokken overheden te weten de provincie Noord-Holland voor Haarlem-IJmond en Vervoerregio Amsterdam voor Amstelland-Meerlanden samenwerken en tot een oplossing komen.

Provincie en Vervoerregio samen aan zet

De vragen over de doorstroming van de bussen tijdens de werkzaamheden aan de A9 en de A10 zijn gericht aan zowel het college van GS Noord-Holland als aan het college van B&W van de gemeente Amsterdam (als één van de deelnemers in de Vervoerregio Amsterdam). Vervoerregio Amsterdam is immers verantwoordelijk voor het busvervoer over deze snelwegen terwijl de provincie Noord-Holland partij is bij de genoemde werkzaamheden.

Ook de vragen over de problematiek van de concessiegrens in relatie tot nieuwe buslijnen richten wij aan beide colleges. Wij hopen dat deze vragen voor u een stimulans zijn om samen met de gemeente Haarlem en vervoerder Connexxion snel om de tafel te gaan om dit knelpunt op te lossen.

Wij zouden het op prijs stellen als u deze vragen gezamenlijk en eensluidend zou willen beantwoorden. Wij sturen een afschrift van deze vragen naar het college van B&W van Haarlem en Connexxion.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Welke maatregelen worden genomen zodat de R-net buslijnen tijdens de verbouwing van de A9 en de A10 de komende jaren niet worden gehinderd? Kunnen deze bussen tijdens de werkzaamheden net als nu gebruik blijven maken van de vluchtstroken of zijn er locaties waar deze mogelijkheid om de file te passeren verdwijnt? Zo nee, zijn er mogelijkheden om alsnog maatregelen hiervoor te nemen?

Antwoord 1:

Binnen het samenwerkingsverband Amsterdam Bereikbaar (provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en ProRail) wordt gezocht naar maatregelen om de hinder tijdens de werkzaamheden in én rondom Amsterdam de komende jaren te beperken voor de reiziger. Dit kan niet alleen met infrastructurele ('harde') maatregelen. Amsterdam Bereikbaar kijkt hierbij naar projectoverstijgende maatregelen en zorgt voor afstemming tussen de projecten in een gebied. Het benutten van alle modaliteiten, het betrouwbaar en tijdig informeren van de reiziger en de inzet van nieuwe slimme diensten, moet helpen om de regio Amsterdam de komende jaren bereikbaar te houden tijdens werkzaamheden.

Tijdens de realisatie van de projecten Zuidasdok (A10 Zuid) en A9 Amstelveen blijven op werkdagen het huidige aantal doorgaande rijstroken beschikbaar. In contracteisen en Beste-Prijs-Kwaliteit-Verhouding (BPKV)- gunning is gestuurd op het minimaliseren van verkeershinder tijdens de realisatiefase en voor beide projecten zijn de hinderpieken voorzien tijdens weekenden en nachten. Hiermee wordt geborgd dat tijdens de weekspits zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer zo min mogelijk hinder ondervinden.

Voor het project Zuidasdok blijft de busbaan t.h.v. de S108 (afrit VU/VUmc) beschikbaar. Op overige delen van de A10 Zuid maken de regionale busdiensten geen gebruik van de vluchtstrook, aangezien deze in gebruik is als spitsstrook. Ook op het stedelijke wegennet in en rond Amsterdam en Amstelveen wordt de doorstroming van het openbaar vervoer tijdens de realisatie gewaarborgd.

Overigens rijden de bussen van Connexxion die over de A9 en de A10 niet in opdracht van de provincie maar in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam.

Vraag 2:

Indien u verwacht dat de doorstroming van de R-net bussen door de bouwwerkzaamheden wel lager zal worden en de reistijd langer: welke maatregelen neemt u om te zorgen dat het aantal busdiensten ondanks de langere reistijden gehandhaafd blijft? Komt er bijvoorbeeld budget voor de vervoerder om extra materieel aan te schaffen?

Antwoord 2:

Dit is in eerste instantie een primaire verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam.

Vraag 3:

Komt er tijdens de verbouwing van de A9 en A10 extra OV-aanbod om zo automobilisten te verleiden over te stappen op het OV? Is hiervoor budget beschikbaar gesteld binnen deze infrastructuur projecten?

Antwoord 3:

Zie ons antwoord op vraag 2.

Vraag 4:

Komen er tijdens de verbouwing van de A9 en A10 maatregelen om automobilisten te stimuleren de spits te vermijden? Is hiervoor budget beschikbaar gesteld binnen deze infrastructuur projecten?

Antwoord 4:

Voorop staat dat reizigers tijdig worden geïnformeerd over werkzaamheden, zodat zij voorbereid op weg kunnen gaan. Vanuit projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen is in de basis geen aanpak voor 'spitsmijden' voorzien. De additionele verkeershinder op werkdagen is beperkt, dus dit zorgt niet voor een duurzame gedragsverandering. Alleen tijdens kortdurende periode(s) met intensieve werkzaamheden is inzet van 'spitsmijden' te overwegen.

Om de hinder tijdens de uitvoering van projecten A9 Amstelveen en ZuidasDok op de weg en spoor zo veel mogelijk te beperken, wordt middels een aanbesteding gezocht naar één of meerdere marktpartijen die reizigers kan voorzien van gepersonaliseerd reisadvies. Het doel van het bieden van gepersonaliseerd reisadvies is dat reizigers op de hoogte zijn van de actuele verkeerssituatie en alternatieve modaliteiten. Op basis van het reisadvies kiezen reizigers uiteindelijk zelf voorafgaand aan hun reis bewust voor een bepaalde route, een handig tijdstip (buiten de spits) en een modaliteit (de ene keer de auto, de andere keer het OV en weer een volgende keer de fiets). Hiermee worden reizigers dus ook gestimuleerd om buiten de spits te reizen. Dit is geen doel op zich, omdat een reiziger uiteindelijk zelf kiest om op een bepaald tijdstip te reizen. De aanbesteding is vanuit gezamenlijk belang (A9 Amstelveen en ZuidasDok) opgezet, omdat beide projecten gelijktijdig worden uitgevoerd en te maken hebben met dezelfde doelgroep. Voor deze maatregel is vanuit beide projecten budget beschikbaar gesteld zodat er gedurende gehele looptijd van de projecten gebruik van kan worden gemaakt.

Vraag 5:

Is het u bekend dat in spitsuren buslijn 346 regelmatig de halte Reinaldapark in Haarlem overslaat omdat alle plaatsen bezet zijn en het in deze bus niet toegestaan is in deze bus passagiers te laten staan vanwege het rijden over de snelweg met 100 km/uur? Zijn er cijfers hoe vaak dit gebeurt?

Antwoord 5:

Dit is in eerste instantie een primaire verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam en de vervoerder Connexxion.

Vraag 6:

Klopt het dat het voor bussen van de vervoerconcessie Amstelland-Meerlanden niet toegestaan is in de gemeente Haarlem te rijden over andere trajecten dan die zijn vastgelegd in de concessie Haarlem-IJmond (de "gedoogroutes", bijlage 4 Programma van Eisen concessie Haarlem-IJmond) aangezien de andere wegen in Haarlem onder de concessie Haarlem-IJmond vallen?

Antwoord 6:

Ja en nee. Een concessie is een uniek recht om binnen een afgekaderd gebied OV te mogen uitvoeren. Er kunnen wel corridors benoemd worden waar bussen uit andere concessies gedoogd worden. Indien partijen hier aanpassingen op willen, dat zal dit besproken moeten worden en kan dit tot aanpassing van de gedoogroutes leiden. De Vervoerregio Amsterdam en de provincie zijn regelmatig in overleg hoe de concessies Amstelland-Meerlanden en Haarlem/IJmond soepel in elkaar kunnen overlopen, waardoor de reiziger optimaal de reis kan realiseren. Voorbeelden hiervan zijn de gemeenschappelijke kaartsoorten (abonnementen, toeristenproducten, etc.).

Vraag 7:

Klopt het dat andersom de vervoerder van de concessie Haarlem-IJmond alleen het recht heeft om via de in de concessie Haarlem-IJmond genoemde routes vervoer in omliggende concessiegebieden te verrichten (bijlage 3 Programma van Eisen concessie Haarlem-IJmond) en dat deze vervoerder dus binnen Haarlem geen nieuwe routes mag ontwikkelen die doorrijden in het gebied van Amstelland-Meerlanden?

Antwoord 7:

Zie ons antwoord op vraag 6.

Vraag 8:

Deelt u de mening dat bij het optimaliseren en uitbreiden van het OV-aanbod de concessiegrenzen geen belemmering zouden moeten zijn en dat het zou moeten gaan om de reiziger die van A naar B wil reizen?

Antwoord 8:

Ja.

Vraag 9:

Bent u als concessiebeheerder van respectievelijk Amstelland-Meerlanden en Haarlem-IJmond bereid samen met uw collega concessiebeheerder en samen met de betreffende vervoerder tot een oplossing te komen zodat de vervoerder van beide concessies meer ruimte krijgt om nieuwe concessiegrens overschrijdende buslijnen te ontwikkelen als daarvoor voldoende vervoervraag is?

Antwoord 9:

Concessieverlener voor de concessie Amstelland-Meerlanden is de Vervoerregio Amsterdam. Zie verder ons antwoord op vraag 6.

Vraag 10:

Bent u bereid dit zodanig vast te leggen dat het ook geen problemen geeft ten aanzien van het aanbestedingsrecht aangezien nieuwe buslijnen mogelijk leiden tot een hogere economische waarde van de concessie?

Antwoord 10:

Zie ons antwoord op vraag 6.

Vraag 11:

Bent u als gezamenlijke concessiebeheerders bereid met de vervoerder afspraken te maken zodat in het Vervoerplan 2020 een nieuwe buslijn (Heemstede)-Schalkwijk Centrum-N205-Amsterdam Zuid wordt opgenomen, in ieder geval in de brede spits?

Antwoord 11:

Nee, niet op voorhand. Er vindt afstemming plaats tussen de Vervoerregio Amsterdam, Connexxion en de provincie over de grensoverschrijdende buslijnen in de regio. Connexxion is concessiehouder van beide gebieden, doet voortdurend onderzoek naar gebruik en behoeftes van de reizigers en zal aangeven of een nieuwe buslijn vervoerkundig gewenst is, bijvoorbeeld vanwege een veranderende vervoervraag. Vervolgens zal moeten worden bekeken wie logisch gezien de opdrachtgever van de buslijn wordt (eventueel gezamenlijk opdrachtgeverschap) en welke financieringsconstructie daarbij passend is. Als de provincie (gedeeltelijk) opdrachtgever van een nieuwe lijn wordt, dan zal er gezocht moeten worden naar financieringsmogelijkheden want in de bestaande begroting is er geen budget beschikbaar om een nieuwe buslijn te financieren.