



Verslag Mobiliteitstafel 8 dd 24 nov '21

Thema: OV in stad en streek

Sprekers: Clive Ceder (Vervoerregio Amsterdam) en Dick Jacobs (Provincie Noord-Holland)

Gasten: Anneke Volbeda, Ruud van der Pluijm, Léon Segers, Peter Caspers, Maarten Abspoel, Jan Geerts, Menno Maas, Jacqueline Bijlhouwer, Mirjam Boxhoorn, Peter Schouten, Ruud Walst, Marcel Blom, XXXX, Eloy Aerssens, Ron Dreijer, Ruud Meijer, Renée Klint, Dick Kol

Haarlem Klem: Govert Meijer (gespreksleider), Erik van Dijk, Sybe Huf, Vic van den Broek d'Obrenan, Michael Nieweg (verslag)

De mobiliteitstafels brengen dialoog tot stand tussen belanghebbenden rond het thema mobiliteit. Dit op basis van de 'Chatham House Rules'. Sprekers wordt vertrouwelijkheid gegarandeerd. Buiten de vergadering worden geen namen bij specifieke informatie genoemd. De sprekers vormen hierop een uitzondering

1. Clive Ceder, vervoersregio Amsterdam, senior concessiebeheerder Amstelland-Meerlanden

Vervoerregio Amsterdam

- 15 gemeenten werken samen aan een bereikbare regio
- 1,5 mln. Inwoners
- Samenwerkingsverband met wettelijke taken
 - Openbaar Vervoer
 - Infrastructuur
 - Fietsgebruik
 - Verkeersveiligheid
- Financiering via rijksmiddelen (BDU)
- Begroting ca. 400 mln.
- Gemeenschappelijke Regeling
- Deelnemer Metropoolregio Amsterdam

De afbeelding rechts (2017) laat de verwachtingen rond de groei op langere termijn zijn. Een aantal gegevens zijn inmiddels veranderd - de groeicijfers en de effecten van de coronapandemie op het OV - maar het geeft een algemene indruk.

De vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van 15 verschillende gemeentes; zie afbeelding rechts. Veruit de grootste van de wettelijke take is het OV. De helft van het budget gaat daarheen. De vervoerregio is onderdeel van de MRA. Haarlem is geen deel van deze vervoerregio, ondanks een pleidooi hiervoor in de Raad in 2018. De vervoerregio Amsterdam is een zelfstandig orgaan.

Groeï in de regio

Bevolkingsprognose 2017 – 2040
Prognose per deelregio

Deelregio	2017	2040
Amsterdam	1.000	1.050
Deelregio Noord	300	310
Deelregio Zuid	300	310
Vervoerregio	1.500	1.670

tm 2029
+140.000 inwoners

2012-2017
+33% fietsoverstapelingen

1997-2017
+37 miljoen passagiers vervoerd

2017
80% in Amsterdam

2017
+560.000 toe afgevoerde luchtvaart

Meer info Regionale Thermometer: www.vervoerregio.nl/rtm

Concessies Vervoerregio Amsterdam

- Vervoerregio is **concessieverlener**: opdrachtgever voor vier OV-concessies
- Concessiehouder**: de vervoerder die het OV in een concessie verzorgt.
- Concessie**: een exclusief recht dat wordt verleend aan een vervoerder om het OV in een concessiegebied te verzorgen (veelal via aanbestedingen)



4

De VVA is opdrachtgever voor vier OV-concessies, zie links. Clive is verantwoordelijk voor de regio Amstelland-Meerlanden. Een concessie is een exclusief recht voor een OBV-aanbieder om het OV in een regio te verzorgen. Dit wordt in een aanbestedingstraject verworven.

Concessie	Looptijd	Vervoerder
Amsterdam	2024	
Zaanstreek	2021*	
Waterland	2021*	
AML	2032	

Op de inzet staat welke vervoerder welke concessie verzorgt. Amstelland-Meerlanden is gestart in december 2017 en heeft een looptijd van 10 jaar, met een mogelijkheid deze met 5 jaar te verlengen. Dat is inmiddels gebeurd, dus deze concessie loopt tot december 2032.

In Amsterdam loopt de concessie nog enkele jaren.

De concessies van Zaanstreek en Waterland lopen formeel in december 2021 af. De aanbesteding, die al was gestart, is vanwege Corona stopgezet. De aanbieders accepteerden noodconcessies voor 2 jaar (dus t/m 2023), zodat de aanbesteding opnieuw opgestart kan worden. De bedoeling is dat de nieuwe concessies in de zomer 2022 worden gegund. Vanaf december 2023 zullen beide concessies worden samengevoegd in één regio 'Zaanstreek-Waterland'.

Concessie (Looptijd)	Opdrachtgever	Vervoerder
Haarlem-IJmond (2027)		
Amstelland-Meerlanden (2032)		
Zuid-Holland Noord (2022)		

In de gemeente Haarlem zijn drie opdrachtgevers actief (afbeelding links) - waarvan twee met dezelfde vervoerder; Connexxion.

Dick Jacobs, de volgende spreker, is opdrachtgever voor Haarlem-IJmond. Voor Zuid-Holland Noord rijdt Arriva met alleen bus 50.

Vervoerregio Amsterdam

'Haarlemse' R-net lijnen concessie AML

- Lijn 300 Haarlem – A'dam Bijlmer Arena (via Hoofddorp)
- Lijn 340 Haarlem – Uithoorn
- Lijn 346 Haarlem – Amsterdam Zuid
- Lijn 356 Haarlem – A'dam Bijlmer Arena (via KP Noord)
- Lijn 244 (pilot) Haarlem-Delftplein – Amsterdam Zuid
- Lijn 255 Haarlem – A'dam Bijlmer Arena

7

Rechts de buslijnen in Haarlem uit Amstelland-Meerlanden (AML). Lijn 300 is de Zuidtangent, de 346 de 'dubbeldekker'.

Twee lijnen zijn doorgestreept; dit zijn spitslijnen die, vanaf januari 2021 in verband met Corona, niet rijden. Veel mensen werken thuis. Vanaf 12.12.21 komt lijn 255 weer terug.

Bij de afbeelding rechts staan cijfers van vóór Corona. Het gaat om een tamelijk grote concessie met een flinke groei in aantallen reizigers. De cijfers spreken voor zich. Er is flink verduurzaamd: 85% van de bussen in de regio is nu ZE (Zero Emission). De 346 rijdt binnenkort op biodiesel. Enkele bussen op het ontsluitend net rijden nu nog op gewone diesel, maar worden ook verduurzaamd.

Vervoerregio Amsterdam

Amstelland-Meerlanden: enkele cijfers

- Connexxion reed 27.5 miljoen dienstregelingskilometers/jaar (pre corona)
- Flinke groei in reizigersaantallen (03/2018 – 03/2019) op o.a. lijn 300/346
- 11/2019: >800.000 instappers op lijn 300 (totaal AML 11/2019: 3.4 MLN)
- 100 elektrische bussen in de exploitatie sinds april 2018 ("1^e tranche ZE")
- Inmiddels ook 2^e tranche ZE (107 elektrische bussen) in gebruik
- Ongeveer 85% van de voertuigen in AML nu ZE

8

Vervoerregio Amsterdam

Amstelland-Meerlanden en corona

- 03/2020: aantal reizigers daalde met 85%(!) t.o.v. 2019
- Aantal reizigers sindsdien gestegen tot ong. 65%, nu weer dalend.
- Vooral toeristen en groot deel forenzen wordt 'gemist' in OV
- Inkomsten Connexxion normaal ± 45% subsidie, 55% reizigersopbrengsten
- Beperkte afschaling van het OV-aanbod (-10%), vanwege BVOV
- Onzekere toekomst: BVOV toegezegd tot 1 september 2022.



9

De invloed van Corona op de reizigersaantallen was vanaf maart 2020 groot. Door het thuiswerken daalde het aantal forenzen en ook de toeristen bleven weg. Hierdoor daalden de reizigersopbrengsten van Connexxion. Het OV-aanbod is echter beperkt afgeschaald door financiële compensatie van het rijk tot 93 tot 95% (BVOV - beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer).

De vervoerders missen 7 resp. 5%, bij kleine marges in de OV-sector. Het is afwachten hoe dit zal verder gaan.

De BVOV loopt in ieder geval nog door tot 1 september 2022.

Dan zal blijken met hoeveel bussen kunnen blijven rijden.

Waar AML de opdrachtgever is voor het OV, is de rol van de gemeente die van wegbeheerder voor de lokale wegen. Voor de busbanen ligt dit voor een belangrijk deel bij de provincie NH.

Uiteraard zijn ontwikkelingen op de infrastructuur - het wegennet - binnen de gemeente potentieel van invloed op de dienstregelingen van de bussen, en daarmee op de exploitatie. Een vertraging of versnelling van enkele seconden per rit telt over het totaal aantal ritten snel op tot behoorlijke aantallen.

De foto geeft een extreem voorbeeld van problemen bij het wegbeheer, gelukkig niet in Haarlem.

Vervoerregio Amsterdam

Gemeente Haarlem: wegbeheerder

- De gemeente Haarlem vervult een cruciale rol als wegbeheerder van de (OV-)infrastructuur in Haarlem (lokale wegen).
- Infrastructurele ontwikkelingen binnen gemeenten kunnen de exploitatie en dienstregeling van de vervoerder beïnvloeden (zowel positief als negatief).



10

Vraag: betekent de indeling Vervoersregio Amsterdam dat de metro dus nooit naar Haarlem komt - terwijl Hoofddorp wel een aansluiting krijgt?

Antwoord: Nee. Ook nu werken we mee aan OV-ontwikkelingen buiten regiogrenzen van de AML. De meest rendabele buslijnen - bijvoorbeeld 346 en 300 - gaan sowieso over de regiogrenzen. Momenteel zijn we betrokken bij een traject HOV vanuit Noordwijk naar Schiphol vanuit de regio Zuid-Holland Noord.

Vraag: zijn er plannen om Haarlem beter bij de regio AML te betrekken? Ook: hoe zit het met de concessies van Haarlem m.b.t. het OV?

Antwoord: er is regelmatig contact tussen ambtenaren van Haarlem en de AML; bijvoorbeeld rond de jaarlijkse vervoerplannen. Ook de meest succesvolle buslijnen gaan over de regiogrenzen heen, wat tot afstemming leidt, ook al behoort Haarlem formeel niet tot de vervoerregio. Financieel lopen de lijnen via de opdrachtgevers AML resp. Haarlem-IJmond. Er gaat geen geld heen en weer. Wellicht dat initiatieven rond aanvullend openbaar vervoer, WMO en dergelijke wel vanuit gemeentelijk niveau worden gefinancierd.

Vraag: Hoe wordt omgegaan met de geraamde bevolkingsgroei in de komende jaren en de eisen die dit stelt aan het OV, bij de lange tijdstermijnen van de concessies?

De lange duur van de concessies hebben vooral te maken met de omzetting van diesel naar elektrisch vervoer. De laatste zijn schoner maar ook een stuk duurder. Voor de rendabiliteit worden vaak langere concessieperiodes afgesproken. Anderzijds vormt de woningbouw een grote uitdaging. Niet alleen binnen de nieuwe, maar ook de bestaande concessies. Daar is op dit moment nog geen antwoord op.

Vraag: waar zijn de reizigers die zijn verdwenen, gebleven, en wat is de verwachting voor de toekomst?

Antwoord: AML omvat o.a. ook Haarlemmermeer en Schiphol. Hier komen sowieso veel reizigers - vooral toeristen - vandaan die we nu missen. Ook missen we veel forenzen, veelal vanwege thuiswerken. Er wordt gezocht naar wegen om die reizigers weer terug te krijgen en ook om nieuw publiek te verleiden om de auto voor het OV in te ruilen. Bijvoorbeeld bij een autoluwe binnenstad en bij corridors die filegevoelig zijn. Maar met de daling van 85% reizigers ziet het er momenteel niet zo goed uit.

Vraag: speelt de NS hier geen rol bij? OV bestaat ook uit treinverkeer en de NS voert zgn. intermodaal overleg.

Antwoord: de rijksoverheid is opdrachtgever voor het hoofdnetwerk van de NS. In de jaarlijkse vervoerplannen wordt gezorgd

voor goede aansluiting, maar de aansturing is gescheiden. Er is wel overleg bij grote vraagstukken, zoals het OV over 10 of 20 jaar. Maar de AML heeft in de praktijk hier weinig mee te maken.

2. Dick Jacobs, Provincie Noord-Holland, concessiebeheerder Haarlem-IJmond (Connexxion)

OV in Haarlem-IJmond

- Aanbesteding huidige concessie gestart in 2013; 3 inschrijvers hebben gereageerd
- Gunning januari 2015 aan Connexxion: meer aanbod dan vorige concessie + forse investering in zero emissiebusen.
- Start concessie 3 september 2017, eind in september 2027
- Momenteel rijden er 100 bussen in de concessie, waarvan 72 ZE-bussen
- 2 R-netlijnen: 382 (IJmuiden – Amsterdam) & 385 (IJmuiden – Haarlem)
- In 2019: bijdrage provincie € 15,9 miljoen, reizigersopbrengsten € 20,6 miljoen, kostendekkingsgraad 57 %, 68 miljoen reizigerskilometers
- Na start corona forse daling van het aantal reizigers, nu ongeveer 70 % van het niveau van 2019; de verwachting is dat dit over enkele jaren weer op 100 % zit
- Connexxion krijgt in elk geval tot 1 september 2022 een extra bijdrage van het rijk

Het concessiegebied voor Haarlem-IJmond loopt ongeveer van Bennebroek tot Heemskerk en Beverwijk en van Zandvoort tot Halfweg - het hele gebied ten westen van de vervoersregio Amsterdam.

De concessie is in 2015 van de drie aanbieders aan Connexxion gegund omdat zij meer boden voor hetzelfde geld en in het bijzonder een grote investering in duurzaamheid.

Hiertegen maakte door een van de indieners bezwaar. Door de juridische procedure ging de concessie niet in 2015 maar in september 2017 van start. Bij toeval een paar maanden vóór de concessie van AML.

Onze concessie duurt 10 jaar, dus tot september 2027. Verlenging is mogelijk maar nu nog niet besproken. Het gebied is wat kleiner dan die van de AML, maar

niettemin vrij groot, met Haarlem als middelpunt.

Er rijden 72 van de 100 bussen elektrisch (ZE). Lijn 2 rijdt met het merk BYB: "Build Your Dreams" ([link](#)) en er zijn een aantal ZE-minibussen. Ook kwamen er een paar maanden geleden 45 Ebusco-bussen ([link](#)). Zij rijden op andere lijnen. Een en ander is geheel conform het bod van Connexxion, dus dit is voorsnood de eindsituatie.

Er zijn verder ook nog twee R-net lijnen: de 382 IJmuiden-Amsterdam (via Sloterdijk) en de 385 IJmuiden Haarlem. IJmuiden is een grote plaats is zonder treinstation. De 385 rijdt in Velsen over het oude spoorwegtracé en in Haarlem over de gerenoveerde Rijkstraatweg, wat deze lijn sterk heeft verbeterd.

De cijfers van laatste jaar voor Corona staan op de afbeelding boven. Deze zijn goed te vergelijken met die van de AML. Ook nu vormde de Corona een flinke tegenslag, die op dezelfde wijze is opgevangen als bij de AML. De inkomsten vielen terug van ruim 20 miljoen naar rond de 14 miljoen. Ondanks de grote rijksbijdrage is dit wel een belangrijke factor, die tot nog meer kostenbewustzijn dwingt.

Momenteel zit de bezetting wat hoger dan AML, wat flink te lijden heeft van de terugval van Schiphol en de kleinere aantallen toeristen voor Haarlem. Maar ook hier zijn verschuivingen. Lijn 2 - een echte stadslijn - kent minder reizigers omdat meer mensen voor de korte afstand van de (elektrische) fiets gebruik zijn gaan maken. Dit zal wel zo blijven en we zullen ons wellicht meer op de middellange afstand moeten gaan richten.

Door wat verbeteringen in de noordelijke IJmond (kleine wijzigingen zijn mogelijk bij een gelijkblijvend dienstregeling-uren) is ruimte ontstaan voor intensivering van lijn 73 in de ochtenduren. Ook dit is een drukke lijn; van Schalkwijk naar Beverwijk.

Vervolg OV in Haarlem-IJmond

- Basis van het vervoeraanbod = aanbieding van de vervoerder
- Jaarlijks zijn er kleine wijzigingen in het voorzieningsniveau in overleg met de gemeenten en het ROCOV, maar het totaal aantal dienstregelingen moet wel gelijk blijven en het moet passen in het Programma van Eisen
- Vanaf 12 december a.s. diverse wijzigingen o.a. lijn 73 (Haarlem-Schalkwijk – Haarlem NS – Beverwijk) gaat in de ochtendspits 6 x per uur rijden

Wat doet de provincie voor de gemeente Haarlem ?

Subsidies verstrekken (ook voor de lijnen van de concessie Amstelland-Meerlanden):

- Reconstructie Rijksweg € 2,8 miljoen (=100 % subsidie)
- Reconstructie Houtplein/Tempeliersstraat € 3,7 miljoen
- Reconstructie bushaltes Rustenburgerlaan € 0,5 miljoen
- Ca. 50 bushaltes toegankelijk gemaakt voor € 600.000,- (=100 % subsidie)

Meedenken bij reconstructies van wegen (bijv. Prins Bernhardlaan) en realisering woningbouwplannen



De provincie vertrekt subsidies aan Haarlem en AML. De vervoersregio Amsterdam kan geen geld voor de infrastructuur aan Haarlem geven, maar aangezien hun buslijnen deels ook in Haarlem rijden, verstrekt de provincie daarvoor gelden.

Verder draagt de provincie bij aan de hiernaast genoemde reconstructies. De Rijksweg is in zijn geheel door de Provincie opgebracht; het Houtplein/Tempeliersstraat ongeveer de helft.

Ook de reconstructie van de bushaltes aan de Rustenburgerlaan betaalt de provincie - ten gunste van zowel Haarlem als de AML.

Daarnaast zijn op kosten van de provincie ca. 50 bushaltes toegankelijk gemaakt, met name voor minder validen.

Ook denkt de provincie mee met de reconstructie van de Prins Bernhardlaan en de woningbouwplannen.

Andersom vraagt de provincie ook wat aan de gemeente Haarlem.

Bijvoorbeeld dat na reconstructies de rijdtijden van de bussen niet toenemen en de betrouwbaarheid van de bus niet afneemt. Alleen zo kan je een aantrekkelijk product voor de reiziger aanbieden.

In de afbeelding rechts wordt melding gemaakt van het KAR-systeem: Korte Afstand Radio bij verkeerslichten, waarmee de bus automatisch doorgeeft binnen 300 meter te zijn, waardoor de stoplichten groen blijven of zo snel mogelijk worden. Dit kan alleen niet bij heel drukke kruispunten.

Een discussiepunt is de 30 km/u wens. Die willen wij liever niet op de busroutes, behoudens enkele uitzonderingen. De provincie moet het contract over de dienstregelingen nakomen. Het moet uit de lengte

of de breedte: de rijtijd kan niet toenemen - dus de reiziger kiest minder voor de bus - terwijl de kosten stijgen. In dat geval moet het voorzieningsniveau naar beneden - minder bussen na 20:00 uur bijvoorbeeld, of na 22:00 uur danwel op zondag. Dit is bij het grootschalig toepassen van de 30 km een knelpunt, hoezeer dit ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid gewenst is. Er moet worden gezocht naar én een goede doorstroming van de bus én verkeersveiligheid.

Verder blijft de provincie met Haarlem in gesprek over het nieuwe busstation aan het Stationsplein en het nieuwe busstation Nieuw-Zuid. Voor dit laatste heeft de provincie gisteren (!) 8 miljoen euro beschikbaar gesteld. Dat is nog lang niet voldoende - bij de goedkoopste raming van 60 miljoen - maar in elk geval een begin. Ook hier komt dit geld ook ten goede van de AML.

Wat kan de gemeente Haarlem doen voor de provincie?

- Zorg bij een reconstructie van een weg dat de rijtijd daarna niet toeneemt en de betrouwbaarheid van de bus niet afneemt! Daarmee blijft het OV aantrekkelijk voor de reizigers.
- Zorg dat de verkeerslichten een goede doorstroming bieden voor de bus (KAR).
- Geen 30 km/uur op busroutes (behalve uitzonderingen)
- Toekomstige projecten:
 - Stationsplein
 - Busstation Nieuw-Zuid

OV is niet gratis !!



3. Vragen en discussie

Vraag aan Dick: voor een leek is niet duidelijk hoe de beslisstructuren lopen en waar welke potjes vandaan komen. Hoe verloopt dit en is duidelijk wie welk 'potje' moet aanspreken? Bijvoorbeeld voor de nieuwe OV-hub en bebouwing aan de Schipholweg?

In dit geval is de gemeente de initiatiefnemer, dus zij moeten potjes aanspreken en samenwerking zoeken. Bijvoorbeeld voor de bebouwing. Mogelijk komt er ook een stevige rijksbijdrage. De provincie stelt 8 miljoen beschikbaar en ook Haarlem bepaalt wat het zal bijleggen. Dan zal duidelijk worden of er voldoende middelen zijn. Wellicht willen de projectontwikkelaars meefinancieren, omdat het nieuwe knooppunt voor hen een zeer aantrekkelijke situatie oplevert

>>Terzijde: morgen, 25 november 2021 besluit de gemeenteraad over het vervolgonderzoek ([link](#)) <<

Vraag aan Dick: is het KAR-systeem ook handmatig te bedienen, zodat een bus die moet halteren vlak vóór een VRI (stoplicht), ook door de chauffeur kan worden bediend?

Jazeker, indien er bijvoorbeeld een bushalte vlak voor de VRI is, waar wel of niet mensen in/uitstappen. De chauffeur kan via een display om groen vragen als de bus klaar is voor vertrek. Idealiter ligt een bus echter achter een kruispunt.

Vraag aan Dick: de balans tussen leefbaarheid en OV verbetert sterk, onder meer door de elektrificatie. Maar u bent stellig in hun uitspraak tegen de 30 km, ondanks expliciete beleidslijnen, onderzoeken - die uitwijzen dat de doorstromingsnelheid behoorlijk

meevalt c.q. te compenseren is - én de vele gemeenten en provincies die inmiddels voor 30 km kiezen? Is het niet logischer om de discussie te starten met een onderzoek naar de mogelijkheden in Haarlem?

Wat ik bedoelde te zeggen is dat door verlaging van de snelheid de concurrentiepositie van de bus slechter wordt en dat ten tweede de kosten oplopen. Dit is ons dilemma.

Je zou er ook voor kunnen zorgen dat de bus elders op de route - bijvoorbeeld buiten het centrum - harder kan rijden. Als maar per saldo de kosten gelijk blijven en we binnen ons contract blijven. Je wil mensen de bus in en de auto uit krijgen. Ik wil de discussie echter wel graag aangaan - het is maatwerk en we kunnen hier zeker over praten.

Vraag aan Clive: op een verkeerskundig congres presenteerde Amsterdam de plannen voor de invoering van 30 km. Is de concessiebeheerder hier van op de hoogte? Een hard punt van de gemeente was dat er alleen nog maar 50 km kan worden gereden als er een fysieke scheiding is tussen langzaam en snel verkeer. Dit conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van de rijksoverheid ([link](#)). Bussen kunnen alleen 50 rijden op wegen die aan dit homogeniteitsprincipe voldoen.

Die plannen zijn er inderdaad. Ook klopt het dat bij verlaging van de snelheid, de kosten stijgen en de concurrentiepositie ten opzichte van de auto verslechtert. Voor Amsterdam is het én-én; zoeken naar een slimme aanpak. Kun je elders versnellen, kruispunten verbeteren? Dit is maatwerk. Alleen zo kan je de binnenstad autoluw, en het OV een aantrekkelijk alternatief maken. Op dit moment worden er veel gesprekken gevoerd en ik zit niet overal bij, maar centraal staat het streven naar 30 en het mitigeren van de nadelige effecten. De gesprekken worden steeds constructiever - er was tijd nodig om elkaar te vinden.

Vraag aan Clive: het ziet er nu uit als een afweging tussen de snelheid en verkeersveiligheid enerzijds, en de diensturenregeling en kosten, anderzijds. Maar Clive refereert ook aan de relatieve positie van het OV ten opzichte van het autoverkeer. Als de eerste aantrekkelijker wordt en de tweede minder aantrekkelijk - dus er meer reizigers met het OV gaan - dan stijgt de reizigersopbrengst. Kan daarmee niet een deel van de stijging van de kosten worden gecompenseerd? Speelt dit mee in de discussies in de gemeente?

Zeker, daar liggen kansen. Om de reiziger het OV in, en de auto uit te krijgen, moet dit als alternatief aantrekkelijk zijn. Daar is zeker een deel van de compensatie te vinden. Als de aantrekkelijkheid van het OV afneemt, laten de reizigers het links liggen. En omgekeerd, als de auto onaantrekkelijker wordt, bevordert dit het OV. Bijvoorbeeld bij de binnenstedse wegen waar bussen en auto's 'kruip door sluip door' samen doorheen rijden. Als je daar alleen nog maar bestemmingsverkeer toelaat of de auto's helemaal kan weren, betekent dit iets voor de doorstroming. Er zijn plekken in Amsterdam waar de bus 50 mag rijden, maar dit nooit haalt. En soms zelfs de 30 niet. Als 30 km wel zou lukken, dan is dat winst. Je moet dit integraal willen bekijken, en ook nadenken over de toekomst. Alleen maar stellen "30 km" gaat niet werken, maar als je alle elementen meeneemt, is er vast heel veel mogelijk.

Vraag: wat is de ervaring van andere steden m.b.t. de invoering van 30 km? Er wordt in andere steden flink geïntensiveerd in de infrastructuur, waardoor dit haalbaarder wordt. Maar Haarlem heeft die plannen - bijvoorbeeld de Kennemertunnel - juist geschrapt, en mede daardoor nog steeds geen oplossingen voor het vele oost-west verkeer gerealiseerd.

Dick: in het verleden is al eens gestudeerd op een tunnel voor bijv. de Zuid-Tangent, vanaf de Schipholweg (waar nu de OV-hub komt) richting station, maar dan zit je zo richting 1 miljard, dus dat is als optie afgeschreven.

Discussie:

Het gaat het om twee verschillende tunnels. Deze speelde in 2008-2009 en was alleen een OV-tunnel, met het oog op de 'vertramming' van de Zuidtangent. De provincie stelde Haarlem 103 miljoen ter beschikking, wat door de Raad werd afgewezen. De andere is de Kennemertunnel, die onder het Spaarne richting Randweg zou lopen, om het oost-west verkeer uit de stad houden. De 1 miljard was 800 miljoen, de door de Provincie in 2017 geraamde kosten. Dit bleek echter te zijn gedaan op basis van de duurste techniek (volledig boren met nieuwe boorkoppen) en de grootste tunnallengte (die Heemstede geen toegang geeft). Vergelijkbare tunnels werden voor een kwart van dat bedrag of minder gerealiseerd in Zuid-Holland (Den Haag, Leidschendam). Deze 800 miljoen is dus vooral een politiek statement.

Datzelfde jaar werd de tunnel jaar in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) opgenomen.

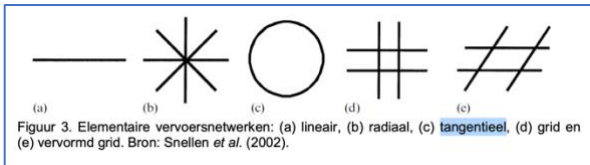
Een ander tegenargument was dat de tunnel hoofdzakelijk voor het privé autoverkeer zou zijn. Reden voor de huidige coalitie om het plan weer te schrappen.

Al met al is de discussie over de reële kosten en het gewenste gebruik nooit goed gevoerd. Zoals dat het gaat om mobiliteit in brede zin: alles en iedereen kan erdoor, ook de modaliteiten van de toekomst. En dat het gaat het om alle verkeer dat gebaat is bij snelle oost-west verbindingen. Vanwege de verdichting in stad en regio een belangrijk punt, wat in andere steden gewoon wordt aangepakt. In Haarlem perst al het gemotoriseerd verkeer - licht en zwaar - zich nog steeds door de stad over een infrastructuur van 100 jaar en ouder. Je wil die ondergronds krijgen, zodat je bovengronds de vertraging en ruimte krijgt waarop de mensen hopen en die de stad kansen biedt - vergroening, klimaatadaptatie, bewoning enz.

Terug naar het OV.

Samenvattend geven de sprekers aan dat zij het OV moeten zien te optimaliseren en de positie ten opzichte van andere verkeerstromen minimaal te handhaven. Als 30 km de norm wordt, zijn er andere investeringen en maatregelen nodig om te kunnen blijven concurreren.

Vraag: de lijnvoering van het OV lijkt wel historisch bepaald en ad hoc in elkaar te zitten. Alles is erop gericht dat het busvervoer zo snel mogelijk en zelfs parallel naar de binnenstad en het station gaat. Maar je ook denken aan een tangentieel systeem, waar andere steden wel, en Haarlem geen gebruik van maakt. Een voorbeeld voor Haarlem-oost: wil je van de Waarderpolder en Zuiderpolder naar Schalkwijk, het SG of Schiphol, dan is de route moeizaam: met lijn 2 naar het centrum, overstappen, deels terugrijden en dan verder naar Schalkwijk. Er is al eens gepleit om lijn 2 bij station Nieuw-Zuid te halteren. Ook de Waarderpolder zit los van de rest. Een Oosttangent kan een oplossing zijn: een lijn vanaf Haarlem-noord via de Waarderpolder, Zuiderpolder, Parkwijk, de Amsterdamse buurt en de Slachthuisbuurt naar Schalkwijk. Samen met de overstapmogelijkheden in Schalkwijk, krijg je een ander soort OV, dat bovendien niet per sé over de binnenstad hoeft te lopen.



Bron: <https://biblio.ugent.be/publication/4189025/file/6805734.pdf>

Connexion is opbrengstverantwoordelijk en wordt dus als marktpartij uitgedaagd om voor het geld van de provincie zo goed mogelijk OV te bieden. We kunnen dit best weer bestuderen, maar eerdere studies leverden een sterke voorkeur op voor lijnen naar het centrum. Er lijkt op het ogenblik weinig animo voor een Oosttangent.

Vraag: wie is leidend bij de evaluatie van de buslijnen. Is dat Connexion? Luisteren die naar de evaluaties van de gebruikers?

In de overleggen met Connexion vragen we regelmatig naar input van de gemeente, belangen- en consumentenorganisaties zoals Rover, voor de wijzigingen die in december volgend jaar zouden moeten plaatsvinden. Ik zal het punt van de Oosttangent zelf inbrengen bij Connexion.

Vraag: kan vanuit de gemeente iets worden gezegd?

De gemeente ondersteunt de filosofie van 'meer spreiden door de stad' en gaat een verkenning doen naar het lijnennet van de toekomst. Ten eerste om de stroom bussen naar het station te verminderen en ook andere markten aan te boren. Ten tweede naar een HOV-corridor van Haarlem naar Amsterdam, bijvoorbeeld via de A9. Die komt binnen bij Nieuw-Zuid en we willen niet dat je van daaruit alleen maar naar het station kan rijden. Ook moeten er lijnen zijn naar andere plekken en groeiende woongebieden in de stad. Daar gaan vele jaren overheen, maar uiteindelijk zal het Haarlemse lijnennetwerk er tangentieler uitzien dan nu.

Vraag: is een buslijn marktgedreven of dienstverlenend gedreven? Het OV is er ooit voor bedoeld dat iedereen kan komen waar die moet zijn. Bijvoorbeeld een ziekenhuis of de Waarderpolder. Dit kan ook met kleinere busjes. Of telt het alleen wanneer de bus vol zit. Hoe wordt daarnaar gekeken?

De provincie stelt in het programma van eisen dat alle woongebieden een buslijn moeten hebben. En dan gaat Connexion zo'n netwerk opbouwen. Omdat de meeste reizigers naar het centrum en station willen, is het netwerk gegroeid zoals het er nu uitziet. Voor extra buslijnen moet je behoefteonderzoek doen. Connexion voldoet aan het programma van eisen.

Reactie: ik kom zelf uit Den Helder en zat vaak in de trein. Vanaf Schagen naar Den Helder vaak alleen, maar daardoor kon ik wel studeren in Amsterdam. Dit bedoel ik met de dienstverlening die een overheid verleent, waarbij het een gegeven is dat sommige lijnen nu eenmaal rendabeler zijn dan andere.

Vanwege de tijd wordt de Tafel afgesloten. Deelnemers worden uitgenodigd verdere vragen via de chat of mail in te dienen. De sprekers Clive en Dick worden hartelijk bedankt voor hun mooie bijdrage en het goede gesprek. Ook alle deelnemers worden van harte bedankt voor hun deelname en inbreng.