



BUSVERVOER IN HAARLEM/IJMOND

Dick Jacobs



Provincie
Noord-Holland 29 maart 2023

Inhoud

- Concessies in het Nederlandse openbaar vervoer
- OV in Haarlem/IJmond
- Materieel
- Toegankelijkheid bushaltes
- Beheer en onderhoud bushaltes
- Het voorzieningenniveau (busroutes en frequenties)
- Wat doet de provincie voor de gemeente(n)?
- Wat kan de gemeente doen voor de provincie?
- Kansen en uitdagingen

Concessies in het Nederlandse openbaar vervoer

Een concessie is een pakket van ov-lijnen die een vervoerautoriteit onder bepaalde voorwaarden exclusief aan een vervoerder toekent voor het vervoer over de weg of per rail in een bepaald gebied

Vervoerautoriteiten:

- Het Rijk voor de NS (Hoofdrailnet)
- De provincies en vervoerregio's voor bus-tram en regionale treindiensten (niet in N-H)

Gebiedsconcessies:

De provincie Noord-Holland is opdrachtgever van:

- Noord-Holland Noord
- Gooi en Vechtstreek
- Haarlem/IJmond

De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever van de R-netlijnen ten zuiden van het station Haarlem (de R-netlijnen 300, 340, 346 en 356)



OV in Haarlem/IJmond (= Zuid-Kennemerland/IJmond)

- Start concessie was 3 september 2017, alle gemeenten hebben inspraak gehad bij het concept Programma van Eisen. De concessie eindigt in september 2027.
- Gunning januari 2015: meer aanbod dan vorige concessie + forse investering in zero emissiebussen (70 % van het aantal buskilometers wordt elektrisch gereden)
- In 2019: bijdrage provincie € 16 miljoen, reizigersopbrengsten € 20,5 miljoen, kostendekkingsgraad 57 % en 68 miljoen reizigerskilometers
- In 2022: bijdrage provincie € 17 miljoen, reizigersopbrengsten € 18 miljoen, kostendekkingsgraad 52 % en 54 miljoen reizigerskilometers (= 80 % t.o.v. 2019)
- Het aantal dienstregelingen (DRU's) was in 2022 90 % t.o.v. 2019, dus minder reizigers per DRU (effect corona)

Materieel:

45 elektrische bussen Ebusco + 9 elektrische bussen BYD (standaardbussen = 12 meter)

De R-netbussen worden ingezet op de lijnen 382 (IJmuiden – Amsterdam Sloterdijk) en 385 (IJmuiden – Haarlem station)



Materieel (vervolg):

21 diesel bussen VDL (vooral voor lijn 80 Zandvoort – Haarlem – Amsterdam)



Materieel (vervolg):

13 elektrische bussen van 10 meter (vooral t.b.v. de IJmond)



Materieel (overig):

2 elektrische gelede bussen (18 meter) t.b.v. scholierenlijnen

5 elektrische midibussen (8 meter) t.b.v. de lijnen 4, 9 en 12 (Bennebroek, Vogelenzang, Spaarndam en delen van Heemstede)



Op alle R-netlijnen van de Vervoerregio Amsterdam in Haarlem en Heemstede worden elektrische bussen ingezet, behalve op de dubbeldekkers van lijn 346

Toegankelijkheid bushaltes:

Belangrijkste eisen: hoogte 18 cm., breedte minimaal 1,5 meter, ribbellijnen en instaptegel waar de voordeur van de bus komt te staan



Toegankelijkheid bushaltes (vervolg)

Dus niet:



Beheer en onderhoud bushaltes

Worden de belangen van de bus altijd goed meegenomen?



Het voorzieningenniveau (busroutes en frequenties):

- Jaarlijks kleine wijzigingen in overleg met de gemeenten en het ROCOV, maar het totaal aantal DRU's moet wel gelijk blijven
- Bediening bedrijventerrein De Trompet in Heemskerk met spitslijn 72 levert nauwelijks reizigers op (terwijl de kosten wel flink zijn gestegen)



- Alle kernen en wijken worden in principe bediend
- Zijn er nog wensen voor toekomstvaste wijzigingen?

Wat doet de provincie voor de gemeente(n)?

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

- Reconstructie Rijksstraatweg in Haarlem-Noord € 2,8 miljoen (=100 % subsidie)
- Reconstructie Houtplein/Tempeliersstraat € 3,7 miljoen
- Aanleg busbaan tussen Velsertaverse en het station Beverwijk ca. € 20 miljoen
- Regelmatig komt er een subsidieregeling om bushaltes toegankelijk te maken voor minder validen (100 % subsidie)



Meedenken bij reconstructies en realisering woningbouwplannen

Neem bijtijds contact met ons op!

Wat kan de gemeente doen voor de provincie?

- Zorg bij reconstructies dat de bus tijdens de werkzaamheden zo min mogelijk hinder heeft
- Zorg dat na de reconstructie de rijtijd 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).
- Werk samen met ons aan toekomstige infrastructurele projecten
- Meewerken aan extra locaties om ZE-bussen te laden (o.a. Schalkwijk centrum en Zandvoort centrum)
- Meedenken aan goede input voor het Programma van Eisen van de nieuwe concessie

Kansen en uitdagingen

Kansen:

- Aanleg knooppunt Haarlem Nieuw Zuid met hoogwaardig openbaar vervoer
- Realisatie nieuwe woningen rondom knooppunten (bijv. in Haarlem Schalkwijk)
- Betere bereikbaarheid kust per openbaar vervoer na invoering dynamisch verkeersmanagement Zuid-Kennemerland



Kansen en uitdagingen (vervolg)

Uitdagingen:

- Mogelijk een fors lagere bijdrage van het Rijk voor de OV-studentenkaart met enkele miljoenen euro's per jaar vanaf 2027 (dan ca. 10 % minder budget beschikbaar)
- Grootschalige afschaling wegen van 50 naar 30 km/uur, waardoor de exploitatiekosten stijgen en de opbrengsten dalen (maatwerk is nodig)
- Tekort aan chauffeurs
- Heel langzaam herstel aantal reizigers na corona
- Nieuwe doelgroepen reizigers proberen te vinden



Samen maken we er iets moois van

