

(Bijdragenr. 95)

OV in Haaglanden: snoeien en groeien

'een spagaat'

Alex Muller

(*Stadsgewest Haaglanden/AGV-Movares*)

Jan Termorshuizen

(*Stadsgewest Haaglanden*)

In het regeerakkoord zijn bezuinigingen in het openbaar vervoer opgenomen. Hierbij worden de grote steden extra getroffen, door te hoge verwachtingen van de opbrengst bij aanbesteding van openbaar vervoer. Naast snoeien moeten de steden zich voorbereiden op groei. Deze bijdrage beschrijft hoe Stadsgewest Haaglanden invulling geeft aan deze complexe opgave.

zaterdag 9 april 2011

DEN HAAG AD 3

Straks wordt het nog veel erger

DEN HAAG • Dat was even schrikken voor de reiziger deze week. Het stadsgewest Haaglanden kondigde aan zeven buslijnen en een halve tramlijn op te doeken. Een groot aantal trams en bussen gaat vanaf volgend jaar minder vaak rijden. Zeven vragen over de bezuinigingen in het openbaar vervoer.

PETER KOOP

Zijn die bezuinigen nu allemaal wel nodig? Het kabinet wil de staatschuld terugdringen. Daardoor moet flink worden bezuinigd. Ook het stadsgewest Haaglanden krijgt minder geld. Per jaar stort het rijk zo'n 235 miljoen euro om het verkeer en vervoer in de regio op orde te brengen. Dat geld is niet alleen bestemd voor openbaar vervoer, maar ook voor de aanleg van onder meer wegen en fietspaden. Voor 2012 betekent dit een bezuiniging van 17 miljoen. Het ov wordt met 7 miljoen euro gekort, de overige verkeersprojecten krijgen 10 miljoen euro minder dan normaal.

het volgens het stadsgewest niet op. Zo wordt ook bezuinigd op de aanschaf van nieuw materieel. Vijftig van de 'oude' 150 trams worden zodanig opgelapt dat ze er nog tot 2017 of misschien 2022 tegenaan kunnen. Toch druppelt deze maanden ook een nieuwe Randstadrailvloot binnen. Deze voertuigen waren al besteld. Ze gaan rijden op lijn 2. Het voordeel hiervan is dat er meer mensen in een voertuig passen.

Wat kost eigenlijk precies een buslijn? Het opheffen van een buslijn kan een forse besparing opleveren. Zeker op lange trajecten waar ook frequent in de avonden en de weekenden wordt gereden, kunnen de kosten oplopen tot enkele miljoenen euro.

Komt het ov nu niet in een neerwaartse spiraal? Minder bussen betekent min-

gelijk mensen getroffen en valt het verlies van reizigersinkomsten naar verwachting mee.

Is het einde van de bezuinigingen nu in zicht? Vergeet het maar. De komende jaren moeten reacties

cent te laten groeien, kunnen in ieder geval de ijskast in. Het zal met de huidige bezuinigingsplannen al lastig genoeg zijn om überhaupt te groeien.

En wat gaat de reiziger er van merken?

Niet alleen de reiziger zal dit merken, maar ook HTM en Veolia? Zeker. Minder bussen, betekent simpelweg ook minder chauffeurs. Veolia denkt de kranen te kunnen overnemen.



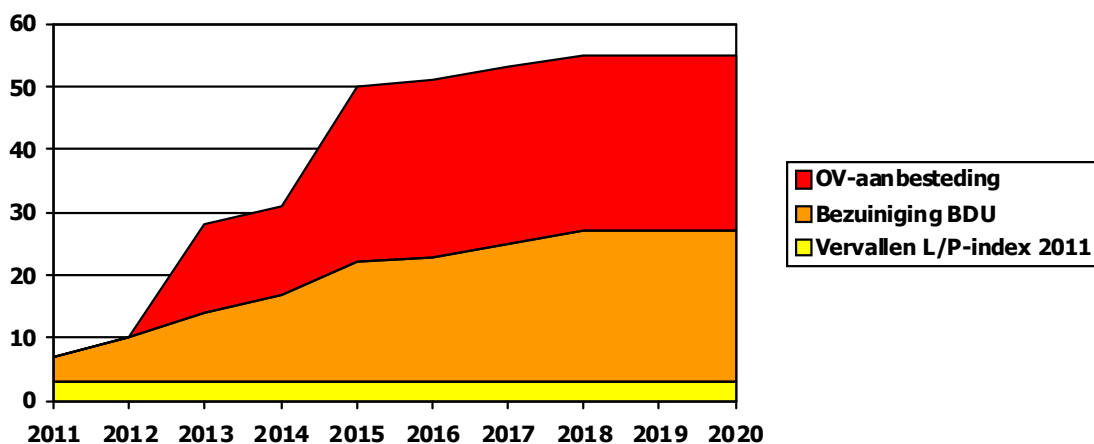
Het openbaar vervoer in de Haagse regio, zowel het tram- als busvervoer, wordt zwaar getroffen door de aangekondigde bezuinigingen. FOTO'S JACQUES ZORGMAN, THIERRY SCHUT, NOUD BOER, NICO SCHOUTEN EN FRED NIJS

1. Snoeien

In het regeerakkoord van het kabinet Rutte-Verhagen is afgesproken, dat er moet worden bezuinigd op het openbaar vervoer. De bezuinigingen betreffen de volgende onderdelen:

1. een ingeboekte aanbestedingswinst op de verplichte aanbesteding van het OV
2. een korting op de BDU (brede doeluitkering)
3. het vervallen van de loon- en prijsindex in 2011

Voor de periode 2011-2020 resulteert dit in een bezuiniging, die oploopt naar € 55 mln. in 2020. De opbouw van deze bezuinigingen is weergegeven in onderstaand figuur.



Uit de BDU worden alle kosten gedekt voor verkeer en vervoer in Haaglanden. De huidige omvang van de BDU is € 233 mln., waarvan grofweg 75% wordt besteed aan het OV in de regio. De BDU is een structurele jaarlijkse bijdrage vanuit het rijk. Daarnaast zijn er niet structurele Rijksbijdragen voor zeer grote infrastructurele werken en vanuit specifieke stimuleringsprogramma's als Beter Benutten en het Actieprogramma Regionaal OV.

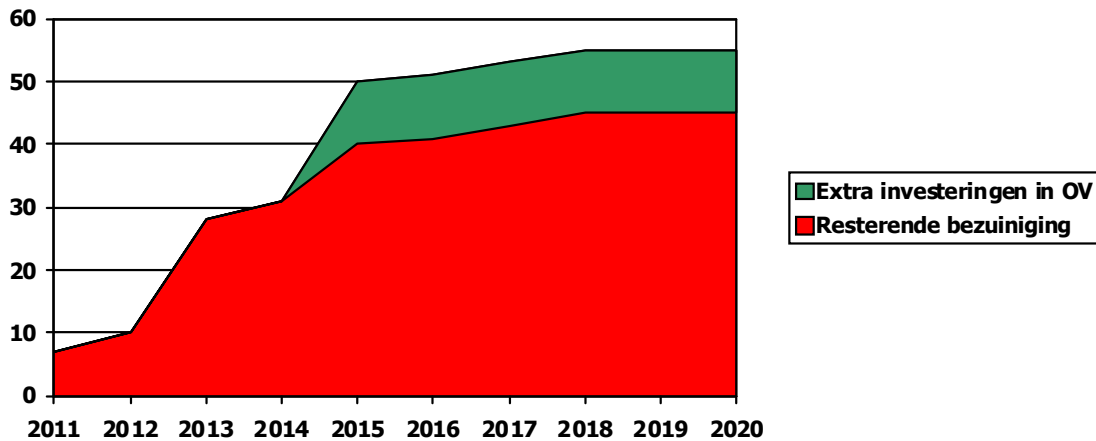
De bezuiniging van 55 mln. is structureel en is bijna 25% van de BDU-bijdrage.

Aanbesteding Openbaar Vervoer

Op basis van de aanbestedingswinsten bij eerdere aanbestedingen in het streekvervoer is bij de kabinetsformatie een aanbestedingswinst van € 120 mln. ingeboekt bij de aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden samen. Hierbij is geen rekening gehouden met de efficiëntiewinst die sinds de eerste aanbestedingen in het OV bij de vervoersbedrijven is geboekt. Ook bij de stedelijke vervoersbedrijven bestaat al geruime tijd de druk om meer concurrerend te opereren, om op deze wijze de aanbestedingen te overleven of te voorkomen.

Een recent onderzoek van PricewaterhouseCoopers geeft aan dat een aanbestedingswinst in de grote steden te behalen is van samen € 20 mln. Dit is veel lager dan de eerder veronderstelde € 120 mln. Dit is echter tot dusverre nog geen aanleiding geweest om de bezuinigingsomvang met € 100 mln. te beperken.

Wel stelt minister Schultz vanaf 2015 jaarlijks € 23 mln. beschikbaar voor extra investeringen in het openbaar vervoer. Voor Haaglanden levert dit een korting van € 10 mln. op de bezuinigingen. De resterende bezuinigingsomvang bedraagt daarmee € 45 mln. voor Haaglanden. Dit opbouw hiervan is in het rood weergegeven in onderstaande figuur.



De bezuinigingsopgave blijft hiermee zeer fors.

2. Groeien

In de afgelopen periode zijn er diverse studies uitgevoerd door rijk en regio over de ontwikkeling van de mobiliteit in de regio Haaglanden. Het beleid van de regio is gericht op een OV-groei van ca. 50% in de periode tot 2030. Dit is verwoord in de Regionale Nota Mobiliteit (RNM) en de Haagse Nota Mobiliteit (HNM). Deze cijfers worden ondersteund in de MIRT-Verkenning Haaglanden en de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Beide rapportages kennen betrokkenheid van rijk en regio.

In de NMCA-rapport van het ministerie van I&M wordt gesteld dat: ‘het OV vooral sterk groeit in de Randstad en op de corridors van en naar de Randstad. In de Zuidvleugel groeit het intercity- en stadsvervoer. Vooral de RandstadRaillijnen kennen een hoge groei. In Haaglanden concentreren de capaciteitsproblemen zich op RandstadRail en het tramnet in het centrum’.

Een dergelijke OV-groei resulteert in noodzaak tot investeringen in het OV en in een toename van de exploitatiekosten. Het huidige OV in Haaglanden is voor ca. 40% kostendekkend. Een groei van het OV bij een aangenomen verhoging van de kostendekkingsgraad tot 50% in 2030 resulteert rekenkundig in een toename van de bijdrage van Stadsgewest Haaglanden van zo’n € 35 mln. per jaar. Dit exclusief de eventuele investeringen in aanvullend vereiste infrastructuur.

Het faciliteren van OV-groei vraagt extra OV-bijdragen.

3. Spagaat

Snoeien tijdens het groeien levert een spagaat op in het denkproces over de rol van OV. Zo raken de bezuinigingen de grote steden het hardst, terwijl juist daar de OV-groei wordt verwacht en is vereist. De groei van het autogebruik in en rond de steden is een groot zorgpunt voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Jarenlang heeft het OV een belangrijke rol gespeeld in het beperken van de autogroei, maar als OV-groei resulteert in meer kosten dan zijn de bezuinigingen nu aanleiding tot beperking van de OV-groei, met als contra-maal een hogere autogroei. De rekening hiervan ligt bij de leefbaarheid en bereikbaarheid en raakt daarmee ook de economie, waarvoor we de bezuinigingen nu juist uitvoeren.

Om de bezuinigingen te realiseren zijn er forse ingrepen nodig bij bus, tram en RandstadRail. Door de omvang zijn dit beslist meer dan cosmetische ingrepen of lichte efficiëntieverbeteringen. De sociale functie van het OV zal hierdoor worden uitgehouden, waardoor er bijvoorbeeld een groter sociaal isolement ontstaat en de kosten van alternatief vervoer toenemen. Bezuinigingen in het OV resulteren daarmee in extra kosten buiten het OV. Per saldo is het effect van de bezuinigingen kleiner.

De aanbestedingen in het stedelijk OV lijken onafwendbaar, terwijl het ingeboekte efficiëntie-effect bij verre niet zal worden gehaald. Daarbij is er bij het stedelijke OV een sterke wisselwerking met stedelijke processen, waardoor het stedelijke OV zich voortdurend moet aanpassen. Een aanbesteding levert waarschijnlijk een betere kosten-batenverhouding, maar de kansen voor aanbieders om het gunstige aanbod te compenseren door meerwerk zijn legio.

De vraag rijst of de omvang en uitgangspunten van de bezuiniging wel optimaal zijn gekozen.

4. Aanpak

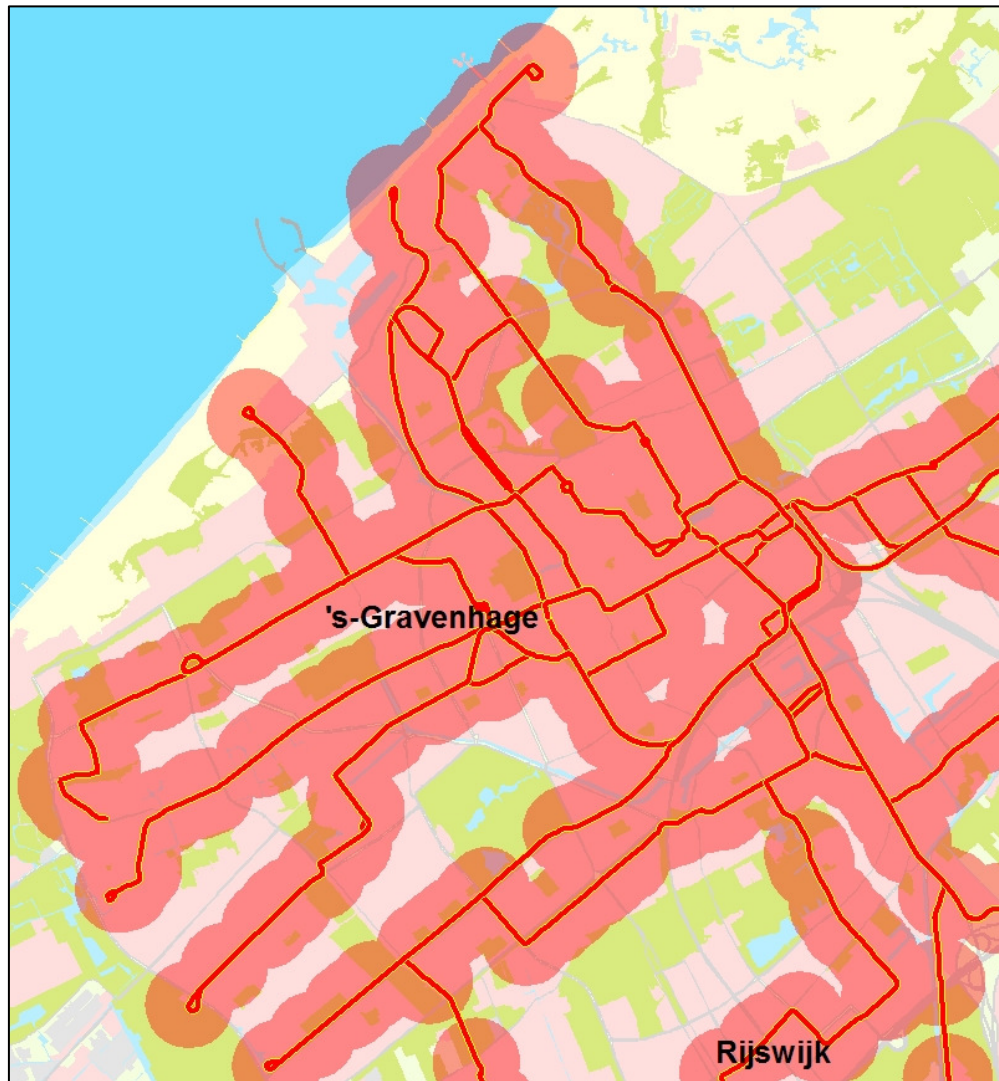
Inmiddels is het duidelijk dat aan de omvang van de bezuinigingen niet verder kan worden getornd. Haaglanden moet tot 2020 € 45 mln. op jaarbasis besparen op verkeer en vervoer en het OV aanbesteden.

Als aanpak voor de bezuinigingen is een aantal keuzes in voorbereiding. Als eerste stap wordt gedacht aan een 50%-50% verdeling van de bezuiniging over OV en de andere beleidsonderdelen. Hierbij zal bijvoorbeeld worden gesneden in subsidieregelingen vanuit Haaglanden aan de gemeentes voor bijvoorbeeld fietsvoorzieningen en Park&Ride. Daar er ook wordt gesneden in de rijksbijdragen aan gemeentes beschikken deze over minder geld en zullen de aanspraken op deze subsidieregelingen verminderen.

Het OV-bezuinigingsbedrag is daarmee € 23 mln. in 2020. Dit bedrag is vervolgens onderverdeeld in een bedrag voor het aanpassen van het OV-aanbod van € 13 mln. en € 10 mln. vanuit overige posten, waarvan een tariefsverhoging van 15-20% de belangrijkste maatregel is.

Omvang bezuiniging

Via aanpassingen van het OV-aanbod dient in de periode tot 2020 jaarlijks een tot € 13 mln. oplopend bedrag te worden bespaard. Om een indruk te geven van de omvang van deze bezuiniging is onderstaand kaartbeeld opgenomen. Hierin is het busnet van HTM geschrapt, waarmee de beoogde bezuiniging in één keer realiseerbaar is.



In het rood zijn de tramlijnen weergegeven en een invloedsgebied van 500 m rond de haltes van deze lijnen. Duidelijk zichtbaar is dat het tramnet geen dekkend OV meer biedt. Delen langs de kust, in Voorburg en Rijswijk blijven verstoken van openbaar vervoer. De loopafstanden nemen daarmee toe van minder dan 500 m. in de huidige situatie naar meer dan 1 km. Dit is daarmee geen adequate oplossing.

Richtlijnen

Voor de keuze van maatregelen is een aantal richtlijnen opgesteld. Deze komen in het kort op het volgende neer:

1. De belangrijke economische centra worden zoveel mogelijk ontzien.
2. Het OV op de hoofdassen dient in stand te blijven.
3. De kostenefficiëntie van het netwerk dient te worden verhoogd.
4. De paralleliteit in het aanbod van bus en tram en van stads- en streekbussen wordt beperkt.
5. Het aanbod in dal- en avonduren wordt beperkt.
6. Zwakkere trams worden versterkt door het opheffen van (deels) parallelle bussen, dan wel vervangen door een versterkte busbediening.

Momenteel wordt er gewerkt aan de invulling van het maatregelenpakket, waarna een nadere fasering in de tijd wordt bepaald. Hierbij zijn de Haaglandengemeenten nauw betrokken.

Tipje van de sluier

Het maatregelenpakket is nog niet vastgesteld. Desalniettemin is er wel een aantal richtingen te onderkennen. Deze zijn hieronder weergegeven:

- Dubbelingen in lijnvoeringen van bus-tram en stad-streek worden verder beperkt. Dit zal resulteren in diverse aanpassingen van het net in o.a. Den Haag, Delft, Zoetermeer, Leidschendam en Wateringen. Het aantal OV-lijnen zal hierdoor afnemen.
- Bij de aanstaande tramvervanging worden grotere trams aangeschaft. Deze worden ingezet op drukke tramlijnen met hoge spitsfrequenties. Hierbij wordt de spitsfrequentie verlaagd van 8/u naar 6/u. Dit biedt een iets lagere kwaliteit, maar vraagt minder trams.
- RandstadRail van/naar Zoetermeer bestaat momenteel uit twee lijnen die de gehele dag rijden. In rustige uren zal de lijnvoering worden gewijzigd, waarmee er nog slechts één lijn tussen Zoetermeer en Den Haag rijdt, maar alle haltes wel bereikbaar blijven.
- Lagere frequenties in de rustige uren. Bij toepassing over het gehele net levert dit forse besparingen op, terwijl slechts een beperkte groep een lagere kwaliteit wordt geboden.
- De vervanging van de bestaande GTL8-trams zal gefaseerd plaatsvinden, om de hieraan verbonden extra kosten zoveel mogelijk te spreiden.

Tijdens het Nationaal Verkeerskundecongres zal er zo mogelijk een nadere invulling worden besproken.