

Vragen nr. 52

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 9 juli 2013

Vragen van de heer **J.H. Leever** (ONH), inzake kosten HOV Hilversum en reizigersaantallen Gooi en Vechtstreek.

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 14 juni 2013 door het lid van provinciale staten, de heer **J.H. Leever** (ONH), de volgende vragen bij gedeputeerde staten zijn ingekomen.

Inleiding

Wij willen u enkele aanvullende vragen stellen over de beantwoording van 7 mei 2013 over de kosten en tarieven m.b.t. het HOV tussen Huizen en Hilversum en de ontwikkeling van de reizigersaantallen van het OV in de Gooi en Vechtstreek.

De aanvullende vragen zijn niet nieuw, maar behoren bij de door ons reeds gestelde vragen. Voor een goed begrip van de aanvullende vragen hebben we onze allereerste vragen met het antwoord van GS herhaald (*deze zijn cursief aangegeven*).

Vragen

Vraag 1

Op welke wijze is het HOV betrokken bij de structurele OV bezuinigingen van € 10,2 mln?

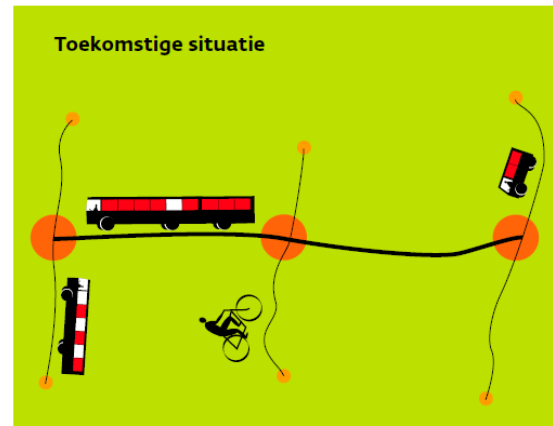
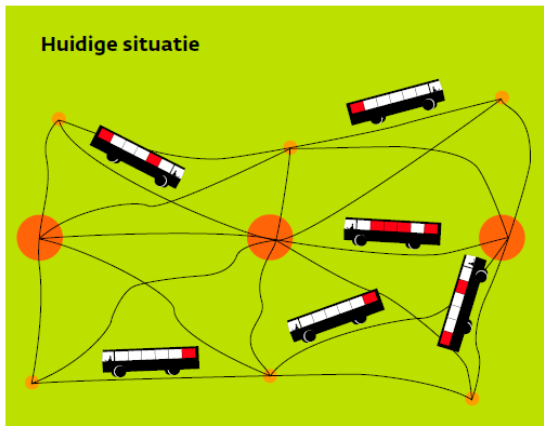
Antwoord 1

De enige manier waarop HOV betrokken is bij de structurele bezuinigingen op de exploitatie van het OV in 2011 was de invoering van een zomerdienstregeling op R-netlijn 300 (de voormalige Zuidtangent), De aanleg van de HOV-infrastructuur staat los van de bezuinigingen op de exploitatie van het OV. Dit betreffen eenmalige investeringen.

Onze reactie

De bezuinigingen op OV zijn structureel. Uw antwoord gaat alleen in op 2011. Inmiddels is het 2013 en is plannen vooruitzien. Hoe kunt u nee antwoorden terwijl uit uw eigen Nota OV 2020 blijkt dat uw HOV concept uitgaat van minder buslijnen?

Zie ook de beeldende weergave uit de Nota OV 2020.(p.12). Het toont de transitie van fijn- naar grofmazig vervoer.



Eerder waarschuwde Prof. H. Meurs dat fijnmazigheid de voorwaarde is voor HOV, omdat anders reizigers met extra voor- en natransport slechter af zijn.

In de nota OV 2020 staat (p.3) dat de toekomstige vervoersvraag gedifferentieerder is en zich niet laat leiden door de dienstregeling van de bus. Hoe slim is in dit kader een nieuwe grofmazige buslijn op het traject Huizen-Hilversum?

Volgen na de eenmalige kosten voor de aanleg van HOV geen nieuwe kapitaal- en exploitatielasten? Indien ja, hoe sluit dit aan bij de noodzaak tot structurele bezuinigingen op OV?

Aanvullende vraag 1

Hoe kunt u nee antwoorden terwijl uit uw eigen Nota OV 2020 blijkt dat uw HOV concept uitgaat van minder buslijnen?

Vraag 2

Gaat de HOV reiziger, die nu minder dan 30% van het kaartje gaat betalen, meer meebetalen? Zo ja, hoeveel en vanaf wanneer?

Antwoord 2

In de huidige situatie is er sprake van één kilometertarief voor alle soorten bussen. Er is geen onderscheid voor HOV (R-netlijnen).

In lijn met de Visie OV 2020 wordt er in de toekomst gestreefd naar meer tariefdifferentiatie. In het najaar zal daartoe een tarievenkader worden opgesteld. Deze zal ook aan uw staten worden voorgelegd.

Het is op dit moment dus nog niet te zeggen wat dat precies betekent voor de tarieven op R-netlijnen.

Onze reactie

In de nota OV 2020 (p.14) staat 'als er nieuwe lijnen bijkomen moeten deze worden betaald uit bezuinigingen op bestaande lijnen of uit hogere reizigersopbrengsten.'

Structurele OV bezuinigingen zijn al een feit. Als nu ook tariefdifferentiatie in plaats van een uniform kilometer tarief op komst is vervangt u 'of' door 'en'. En hogere tarieven en bezuinigingen.

In uw optiek rechtvaardigt hogere kwaliteit een hoger tarief.

Gelet op de expert visie dat meer na- en voor transport ongunstig is voor reizigers en in uw model dit een feit is, dringt zich dan de waarschijnlijkheid niet op, dat met langere reistijden, meer overstappen en een duurder prijskaartje, de reiziger naar alternatief vervoer gaat zoeken? Met andere woorden: is het niet meer dan waarschijnlijk dat u hiermee de reiziger definitief de bus uitjaagt?

Aanvullende vraag 2.1

En als u van mening bent van niet, kunt u dan feitelijk aangeven waar u dat dan op baseert?

In samenhang daarmee: gezien u niet van plan lijkt iets te doen aan de verbetering van de huidige bereikbaarheid van de bus voor ouderen en gehandicapten uit de wooncentra en de prijzen omhoog gaan mogen we dus vaststellen dat u deze, toch niet onbelangrijke, groep reizigers aan hun lot overlaat en zelf alternatieven moet zoeken?

Aanvullende vraag 2.2

Heeft u ook een prognosemodel over de impact van een hoger HOV tarief op reizigersaantallen als onderdeel van uw risicoanalyse voor een nieuwe HOV lijn Huizen-Hilversum?

Vraag 3

Hoe hoog mogen de exploitatietekorten oplopen om de HOV bus tussen Huizen en Hilversum te beëindigen, zoals m.i.v. 2014 de subsidiering door de provincie van de draagvleugelboot, de HOV boot, wordt stop gezet?

Antwoord 3:

In de huidige situatie is de kostendekkingsgraad van R-netlijn 320 50% (de helft van de kosten worden gedekt uit de reizigersopbrengsten). In vergelijking met andere buslijnen is dit een goede kostendekkingsgraad. De kostendekkingsgraad van lijn 320 vormt derhalve geen argument om de dienstregeling te wijzigen.

Onze reactie

Lijn 320 is de huidige snelbus tussen Huizen en Hilversum. In de beantwoording van de vragen stelt u soms de 320 gelijk aan HOV en soms niet. Interessant want bus 320 rijdt niet over een vrijliggende busbaan. Hieruit blijkt dat kennelijk ook in uw optiek ook zonder een vrijliggende busbaan HOV mogelijk is. Waar HOV Huizen-Hilversum als nieuwe bus is gepland gaat u inzoomen op de bestaande lijn 320.

Maar lijn 320 passeert wel direct een drukke Hilversumse bestemming (Arenapark) en dat zal de HOV niet doen. Alleen door een extra overstap, en tijdverlies omdat het tracé door de 30Km zone van het ziekenhuis loopt komen reizigers bij het Arenapark in de toekomst als uw plan voor de HOV doorgaat.

"Huizen heeft niet langer een rechtstreekse verbinding met het Arenapark in Hilversum; reizigers kunnen bij de HOV-halte Ziekenhuis overstappen op stadsbus 3, die in dit model ook het Arenapark en station Sportpark bedient. Ook kunnen mensen doorrijden naar station Hilversum en met een andere

lijn terugreizen naar het Arenapark."

Lijnvoering en vervoerwaarde in het Gooi, Eindrapport, Bijlage, p.27)

Daarbij denkt u momenteel aan hogere tarieven voor HOV. Tevens heeft u de planvorming ingestoken op een prijspeil van 2009, terwijl u aangeeft dat vergeleken met de dag van vandaag een 22% prijsstijging is opgetreden. Afzonderlijk en gecombineerd zijn het risico's voor minder reizigers.

Aanvullende vraag 3

Hoe hoog mogen de exploitatietekorten oplopen voordat de HOV bus Huizen Hilversum wordt gedisccontinueerd?

Vraag 6

Hoeveel procent verwacht u dat het bustarief op dit traject zal gaan stijgen als de HOV bus gaat rijden?

Antwoord 6:

Het tarief voor een rit tussen Huizen en Hilversum zal lager worden, doordat de route korter wordt. De prijsontwikkeling van het kilometertarief hangt af van de loon- en prijscompensatie en het tarievenbeleid, welke aan u wordt voorgelegd.

Onze reactie

In antwoord op vraag 6 refereert u aan de kilometerheffing. Dezelfde heffing waar u bij de beantwoording van vraag 2 zegt dat die op de helling gaat.

Aanvullende vraag 6

Hoeveel procent zal het HOV tarief mogelijk stijgen uitgaande van de voorgenomen tariefdifferentiatie?

Vraag 7

Heeft u berekend wat het effect van dit hogere HOV tarief op de reizigersaantallen is? Zo ja, wat is de uitkomst? Zo nee, waarom niet en gaat u dat alsnog doorrekenen?

Antwoord 7:

Nee, dit is niet te berekenen. Zie ons antwoord op vraag 5.

Onze reactie

Het planbureau voor de Leefomgeving stelt 'Prijsbeleid speelt een belangrijke rol in het (Nederlandse) openbaar vervoer', (Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer Kennisoverzicht, p.63). Hoe is het mogelijk dat u zich niet in staat acht een antwoord te geven op het effect van een mogelijk hoger HOV tarief op het reizigersaantal waar het evident is dat het een belangrijke beleidscomponent is en kennisinstellingen hier over te raadplegen zijn? En zou bij een investeringsbeslissing van meer dan 100 miljoen niet verwacht mogen worden dat dit een integraal onderdeel is van de risicoanalyse en u alles in het werk stelt alsnog de ontbrekende kennis in te winnen?

<http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/500076011.pdf>

Zie met name Hoofdstuk 5 Openbaar Vervoer, vanaf p. 63 en tabel 5.1 p.63

waar een overzicht staat van de prijselasticiteiten voor OV gebruik waaronder de bus.

Aanvullende vraag 7

Kunt u aangeven waarom dit niet is te berekenen

Vraag 8

Kunt u nut en noodzaak voor de HOV kosten onderbouwen door de nieuwste data (2012) van het aantal vervoerde busreizigers door Connexxion (dan wel partners van Connexxion) per buslijn in de Gooi en Vechtstreek te verstrekken in perspectief met de oudere (2010, 2011) data?

Omdat lijnen zijn vervallen of overgegaan in andere graag de volgende lijnen: 320, N32, 100a, 100b, 101a, 101b, 107a, 107b, 108a, 108b, 200 in beschouwing nemen.

Antwoord 8:

In juli 2011 is de nieuwe concessie ingegaan. Er zijn toen veel wijzigingen geweest in lijnummers, routes en frequenties. Ook is het beschikbare budget toen minder geworden, omdat PS besloten hebben te bezuinigen op de exploitatiekosten. Het oude en nieuwe netwerk zijn daardoor onderling niet vergelijkbaar

Onze reactie

De vraag is niet of u denkt dat door veranderingen in de tijd iets wel of niet vergelijkbaar is. De vraag is naar het verstrekken van vervoersdata per lijn.

Aanvullende vraag 8

Wilt u ons deze data leveren?

Vraag 14

Welke buslijnen vervallen naast lijn 320 door de komst van het HOV Huizen Hilversum?

In vergelijking met de huidige buslijnen, die door de woonconcentraties van de verschillende gemeentes in de Gooi en Vechtstreek gaan, ligt de HOV lijn Huizen Hilversum daar op de grote afstand van en dus ook de opstapplaatsen. Voor minder mobiele ouderen en ook burgers met een handicap, die hun mobiliteit beperkt, is deze HOV lijn dus een verslechtering.

Antwoord 14:

Er vervallen geen buslijnen, ook lijn 320 niet. Wel wordt jaarlijks bekeken welke aanpassingen in de dienstregeling gewenst of noodzakelijk zijn binnen het beschikbare budget.

Aanvullende vraag 14

Bedoelt u hiermee, dat inmiddels door alle bezuinigingen alle ondersteunde lijnen al zijn vervallen conform het plaatje bij vraag 1?

Ons antwoord aan provinciale staten luidt als volgt:

Aanvullende vraag 1

Hoe kunt u nee antwoorden terwijl uit uw eigen Nota OV 2020 blijkt dat uw HOV concept uitgaat van minder buslijnen?

Antwoord aanvullende vraag 1

U vroeg ons initieel 'op welke wijze is het HOV betrokken bij de structurele OV bezuinigingen van € 10,2 mln?'. We hebben daarop geen 'nee' geantwoord, maar uitgelegd dat de zomerdienstregeling van de Zuidtangent de enige manier is waarop HOV betrokken is bij de structurele bezuinigingen. De Visie OV 2020 gaat uit van handhaving van het huidige stroomlijnnennet, waar HOV onderdeel van uitmaakt; dit netwerk kenmerkt zich door gestrekte lijnen met een hoge frequentie en veelal grotere halteafstanden.

Aanvullende vraag 2.1

En als u van mening bent van niet, kunt u dan feitelijk aangeven waar u dat dan op baseert?

Antwoord aanvullende vraag 2.1

Zoals aangegeven in ons eerdere antwoord, is het nog niet bekend of een reiziger meer gaat betalen. In het najaar zal daartoe een tarievenkader worden opgesteld. Deze zal ook aan uw staten worden voorgelegd.

Aanvullende vraag 2.2

Heeft u ook een prognosemodel over de impact van een hoger HOV tarief op reizigersaantallen als onderdeel van uw risicoanalyse voor een nieuwe HOV lijn Huizen-Hilversum?

Antwoord aanvullende vraag 2.2

Nee.

Aanvullende vraag 3

Hoe hoog mogen de exploitatietekorten oplopen voordat de HOV bus Huizen Hilversum wordt gedisccontinueerd?

Antwoord aanvullende vraag 3

Zie antwoord vraag 3 (op uw oorspronkelijke vraag van 5-4-2013).

Aanvullende vraag 6

Hoeveel procent zal het HOV tarief mogelijk stijgen uitgaande van de voorgenomen tariefdifferentiatie?

Antwoord aanvullende vraag 6

Met hoeveel procent het OV tarief zal stijgen, is nog niet bekend.

Aanvullende vraag 7

Kunt u aangeven waarom dit niet is te berekenen

Antwoord aanvullende vraag 7

Het effect van een hogere HOV tarief op de reizigersaantallen is te voorspellen, op basis van modellen. Het is echter niet exact uit te rekenen,

omdat onbekend is wat de exacte prijselasticiteit werkelijk zal zijn, en hoe de eventuele reizigersuitval wordt gecompenseerd zal worden door reizigersgroei als gevolg van de hogere kwaliteit van het HOV.

Aanvullende vraag 8

Wilt u ons deze data leveren?

Antwoord aanvullende vraag 8

Ja, deze data zijn te leveren. Indien u specifiek aangeeft over welke gegevens en over welke periode u gegevens wilt hebben, kunnen wij u deze data leveren.

Aanvullende vraag 14

Bedoelt u hiermee, dat inmiddels door alle bezuinigingen alle ondersteunde lijnen al zijn vervallen conform het plaatje bij vraag 1?

Antwoord aanvullende vraag 14

Nee, dat bedoelen we niet. Daar waar de vraag naar openbaar vervoer zo klein is dat reguliere buslijnen onvoldoende tegemoet komen aan de wensen van de reiziger, worden buslijnen vervangen door alternatieven. Er zijn momenteel nog geen buslijnen vervangen.