



aan

College van B&W Gemeente Beemster
Postbus 7
1462 ZG MIDDENBEEMSTER

datum : 6 februari 2014
uw kenmerk :
ons kenmerk : 2014/6789/ASC
Verpl.nr. :
bijlage(n) :
onderwerp : Stand van zaken dienstregelingproces concessie Waterland 2014
inlichtingen : 020 – 5273 731

Geachte College,

Op 19 december 2013 hebben wij u met een brief (kenmerk: 2013/6679/PK) op de hoogte gebracht dat de vervoerder EBS het voornemen had om tot een nieuwe, efficiënte opzet van het openbaar vervoer (OV) in de concessie Waterland te komen. Inmiddels is er anderhalve maand verstreken en zijn er, in het proces om tot het nieuwe vervoerplan te komen, de nodige stappen gezet. In deze brief ga ik nader op deze stappen in. Ik schets daarbij eveneens de stappen die er naar mijn idee nog gezet moeten worden.

Nieuw ontwerp vervoerplan

Op 20 januari jl., heeft EBS aan portefeuillehouders van de Waterlandse gemeenten een presentatie op hoofdlijnen gegeven van het nieuwe ontwerp-vervoerplan. Op dezelfde dag is het integrale ontwerp-vervoerplan naar de afzonderlijke gemeenten en de Reizigersadviesraad gestuurd voor advies. Het ontwerp-vervoerplan heeft inmiddels op veel aandacht van de media kunnen rekenen.

Naast positieve reacties – door het vervoerplan gaat 25% van de reizigers erop vooruit, 70% behoudt dezelfde kwaliteit en 5% gaat erop achteruit – domineerde in de media helaas de negatieve reacties. Ik vermoed dat de oorzaak van de laatste categorie reacties vooral komt door de veronderstelling, dat EBS fors in de dienstregeling zou snijden om uit de rode cijfers te komen. Deze veronderstelling is echter niet juist. Wij beoordelen de voorstellen van EBS binnen het toepasselijk wettelijk kader, te weten het Programma van Eisen en de verleende concessie. Het bieden van de hoeveelheid vervoer die EBS destijds bij de aanbesteding heeft beloofd, is daar een essentieel onderdeel van.

De gemeenten, de Reizigersadviesraad en de Stadsregio hebben de afgelopen weken het ontwerp-vervoerplan bestudeerd en op ambtelijk- en bestuurlijk niveau een eerste mening over het plan kunnen vormen. De Stadsregio heeft de indruk gekregen dat de plannen zeker kansrijk zijn omdat grote groepen reizigers erop vooruit lijken te gaan. Vanuit diverse gesprekken die wij op bestuurlijk en ambtelijk niveau hebben gevoerd, hebben wij kunnen constateren dat onze mening aansluit bij de eerste indruk die de afzonderlijke gemeenten en de Reizigersadviesraad over het vervoerplan hebben.

De Stadsregio is verheugd dat EBS met een plan is gekomen, waarbij voor ongeveer 10.000 van de totaal circa 40.000 busreizigers de nieuwe dienstregeling een verbetering betekent omdat zij vaker kunnen opstappen of sneller kunnen reizen. Dit is goed nieuws en past beleidsmatig goed in de filosofie van efficiënter OV: een betere kwaliteit voor hetzelfde geld!

Wij hebben echter ook gezien dat ongeveer 2.000 reizigers slechter af zijn: zij moeten langer wachten, vaker overstappen of verder lopen naar een bushalte. Per saldo wordt de reiziger dus beter van het plan, maar wij gaan samen met EBS bekijken in hoeverre de nadelen van de 2.000 reizigers geminimaliseerd kunnen worden. Wij zien echter ook dat het logisch is dat de minder rendabele lijnen worden aangepast op basis van lage aantallen reizigers en dat er zonder deze besparingen geen mogelijkheden zijn voor uitbreidingen elders en er geen mogelijkheid voor EBS is om het OV efficiënt te exploiteren.

Toetsen aan het Programma van Eisen

Op dit moment is de Stadsregio bezig om het ontwerp-vervoerplan te toetsen aan het Programma van Eisen van de concessie. Qua lijnvoering en frequenties voldoet het ontwerp-vervoerplan op hoofdlijnen aan het Programma van Eisen te voldoen. Een gedetailleerde toets vindt nu plaats. De toets op de hoeveelheid aangeboden vervoer (aantal dienstrelingsuren) zal gebeuren nadat de Stadsregio de dienstregeling van EBS heeft ontvangen. De uiteindelijke dienstregeling komt pas na uitwerking van het definitieve vervoerplan. De Stadsregio heeft als harde randvoorwaarde aan EBS meegegeven dat, door het invoeren van de nieuwe dienstregeling, de hoeveelheid vervoer niet mag afnemen. De Stadsregio zal er eveneens op toezien dat de kwaliteit van het OV minimaal op hetzelfde niveau blijft. Met het concept-vervoerplan wat nu voorligt, lijkt dat meer dan gewaarborgd.

Om de nadelen van het vervoerplan te minimaliseren, hebben wij aan EBS al meegegeven dat de overstap en afstemming tussen de verschillende buslijnen binnen het vervoerplan optimaal moet zijn, zodat mensen bij een overstap slechts kort hoeven te wachten.

Meer specifiek zullen wij aan EBS meegeven om in het definitieve vervoerplan zoveel als mogelijk het hoofd te bieden aan de navolgende omissies in het lijnennet:

- Wormer, Jisp en Neck worden alleen met lijn 121 ontsloten; voor deze lijn wordt een uurdienst voorgesteld in plaats van een halfuurdienst; zeker in de spitsuren is de bediening van de genoemde kernen met meer dan één bus per uur zeer wenselijk; graag vernemen wij de consequenties van deze uitbreiding;
- de kern Midden-Beemster wordt in het voorstel in de daluren met één bus per uur bediend; afstemming met lijn 129 van Connexxion en/of het zoveel mogelijk beperken van de dalperiode is gewenst;
- de bediening van het oostelijk deel van Edam ('Keetzijde') is in het ontwerp-vervoerplan vervallen.

Conclusie

Alles overziend lijkt het erop dat het hier om een vervoerplan gaat, zoals dat ieder jaar door vervoerders kan worden ingediend voor een nieuwe dienstregeling. Ook hier gaat het om de dienstregeling beter te laten aansluiten bij de wensen van de reiziger, zonder andere reizigers te veel te duperen en dat de nieuwe dienstregeling over de gehele linie bezien, van vergelijkbaar niveau is als de voorgaande dienstregeling.

Vervolgstappen

Wij denken dat zowel de Stadsregio, de afzonderlijke gemeenten als EBS geholpen zijn als de discussie over financiën, aanpassen van de dienstregeling en zelfs het voortbestaan van de concessie niet ieder jaar gevoerd wordt. Wij zullen dan ook aan EBS vragen om een uitspraak te doen over hun continuïteit van de uitvoering van de concessie in relatie tot het vervoerplan. Met andere woorden: is het efficiency-effect van het vervoerplan, naast de forse interne maatregelen van EBS, voldoende om langjarig de concessie te exploiteren.

Zoals al genoemd werd er verondersteld dat EBS flink zou snijden in de dienstregeling om uit de rode cijfers te komen. Hier is dus geen sprake van. De veronderstelling heeft echter – terecht – geleid tot de wens van de lokale gemeenteraden om over het nieuwe vervoerplan gehoord te worden. Om die gelegenheid te bieden, zal de behandeling van het vervoerplan binnen het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio, niet op 20 februari 2014 plaatsvinden, zoals oorspronkelijk gepland, maar is deze behandeling nu voorzien op 14 maart. Vanzelfsprekend zal de Stadsregio bij de behandeling van het vervoerplan rekening houden met alle constructieve reacties die bij de behandeling van het vervoerplan in de afzonderlijke gemeenteraden naar voren zijn gekomen.

Reactie Stadsregio op voorbestaan EBS-concessie

Veel reacties in de media suggereerden een mogelijk faillissement van EBS en het beëindigen van de EBS-concessie. Op speculaties over de financiële positie van EBS kunnen en willen wij niet ingaan, maar wat de Stadsregio betreft, is er van een beëindiging van de concessie nu geen sprake. Wel wil ik u de situatie schetsen waar een mogelijke beëindiging van de concessie toe kan leiden.

Ik wil beginnen met de constatering dat de Stadsregio positief is dat, binnen de gegeven omstandigheden, EBS erin geslaagd is om met het nieuwe vervoerplan het grootste gedeelte van de reizigers dezelfde of een beter kwaliteit van OV te bieden. Er zijn naar onze mening geen alternatieven mogelijk die leiden tot een beter resultaat.

De Stadsregio zal in het geval van een beëindiging van een concessie een nieuwe vervoerder moeten contracteren. Dit betekent in het geval van de concessie Waterland dat een eventueel nieuw te contracteren partij, andere marktprijzen zal hanteren. Met onze kennis van de markt weten wij dat deze marktprijzen 20 tot 25% hoger liggen. Indien EBS, door nood gedwongen, aan de Stadsregio zou vragen om de concessie in te trekken, zal dat leiden tot een aanzienlijke afname van de kwaliteit én kwantiteit (-20 tot 25%) van het vervoer ten opzichte van het ontwerp-vervoerplan van EBS, dat nu voorligt. Waar nu bijvoorbeeld een halfuurdienst in een uurdienst wordt omgezet, zal de betreffende verbinding bij een andere vervoerder niet eens geboden kunnen worden. Op dit moment krijgen we dus de meeste service voor de laagste prijs.

Wanneer intrekken van de concessie aan de orde zou zijn, is de eerste keuze van de Stadsregio dat EBS de concessie gecontroleerd uitdient, zodat er een gedegen aanbestedingsprocedure kan worden voorbereid en uitgevoerd.

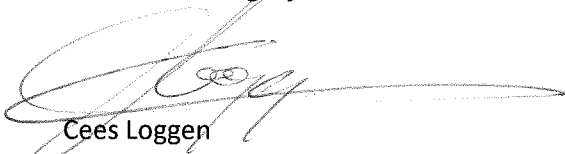
Als dit niet mogelijk blijkt te zijn is er, na het vertrek van EBS, sprake van een overgangperiode die meerdere maanden kan gaan duren. In deze overgangperiode zou er dan door een tijdelijke vervoerder een nooddienstregeling moeten worden gereden. Deze dienstregeling kan waarschijnlijk alleen in een minimale variant gerealiseerd worden. Dit komt vooral vanwege de beschikbaarheid van voldoende personeel en bussen, wat op dat moment niet vanzelfsprekend is. Reizigers gaan er in die periode fors op achteruit. Na een nieuwe daaropvolgende aanbesteding kan het niveau van de hoeveelheid vervoer zich deels weer herstellen, echter niet meer tot op het niveau van dit moment.

Tot slot

Alles overziend, kom ik tot de conclusie dat het ontwerp-vervoerplan twee voordelen lijkt te hebben. Per saldo is het plan beter voor de reiziger en het plan geeft EBS de mogelijkheden efficiënter het OV te exploiteren, waardoor er zicht is op continuïteit van de concessie. Aan de beide voordelen hecht ik veel waarde. Immers: op een plan dat per saldo beter is voor de reiziger kan niemand op tegen zijn. Ook zijn we beter af met de continuïteit van concessie uitgevoerd door EBS.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en hoop ik op een goede voortzetting van het proces om tot een voor de Waterlandse OV-reiziger aantrekkelijk vervoerplan te komen. Daarbij dank ik u wederom voor de inzet die u hierbij levert.

Hoogachtend,
Namens het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam,



Cees Loggen
Waarnemend Portefeuillehouder Openbaar Vervoer

