

MEMO AAN DE GEMEENTERAAD

Aan De gemeenteraad
T.a.v. -
Datum 26 mei 2011
Betreft Openbaar Vervoerplannen 2012
Van Het college
Ons kenmerk 99155
Bijlagen
CC

	Paraaf	Datum
Controller		
Directie		

Samenvatting

Geachte dames en heren,

Elk voorjaar stelt de stadsregio Rotterdam een nieuw openbaarvervoerplan op voor het daaropvolgende jaar. In de meeste jaren bevat het plan kleine aanpassingen in de dienstregelingen. Na een aantal jaren is het vervolgens nodig om te bezien of het netwerk als geheel nog optimaal functioneert. Dit is deze keer aan de orde.

Hofhoek 5
3176 PD Poortugaal
Postbus 1000
3160 GA Rhoon
Telefoon 010 506 11 11
Fax 010 501 81 80
www.albrandswaard.nl

Momenteel wordt de stadsregio Rotterdam ook nog geconfronteerd met het begin van een bezuinigingsproces dat in 2012 de praktijk zal zijn. Als gevolg van het regeerakkoord en de hierin opgenomen korting op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU), heeft de stadsregio de komende jaren aanzienlijk minder financiële middelen beschikbaar.

Het bestuur van de stadsregio heeft nu een beleidsvoorstel opgesteld op welke wijze zij met de beperktere financiële middelen willen omgaan

De op basis van dit beleidsdocument opgestelde vervoerplannen 2012 zullen op 22 juni 2011 door het Dagelijks Bestuur van de stadsregio worden vastgesteld.

Bezuinigingsopgave stadsregio.

In het regeerakkoord is een bezuiniging op de BDU (Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer) opgenomen, die bestaat uit twee onderdelen:

- Een generieke korting per jaar op alle ontvangers van een BDU (provincies en WGR+ gebieden);
- Een specifieke korting van € 38 miljoen per jaar die gekoppeld is aan de door het rijk gewenste aanbesteding van het openbaar vervoer in de stadsregio Rotterdam. (In de stadsregio Rotterdam geldt momenteel dat de busconcessies in 2012, de metro- en tramconcessie in 2017 moet worden aanbesteed.)

Voor de generieke korting staat vast dat deze in zijn geheel zal worden doorgevoerd.

vervolg pagina

Over de hoogte van de tweede korting, die ook geldt voor de stadsregio's Amsterdam en Haaglanden zijn de portefeuillehouders van de drie regio's nog in gesprek met de Minister van infrastructuur en Milieu. Het lijkt deze stadsregio's onmogelijk een dergelijk bedrag te besparen zonder ernstige schade toe te brengen aan de ov-netwerken in deze gebieden. Niettemin staat het vrijwel vast dat er in het kader van aanbestedingen nog een aanzienlijke korting op de BDU aan de stadsregio is te verwachten.

In het slechtste geval is het resultaat van de twee bezuinigingsmaatregelen dat over de tienjaarsperiode 2012-2021 in totaal € 565 miljoen gekort op de BDU van de stadsregio Rotterdam, dat is ongeveer 20 procent van de totale inkomsten uit de BDU. Per jaar is dat € 56 miljoen gemiddeld. De gesprekken tussen het rijk en de grote regio's over de specifieke korting zijn echter nog in volle gang. Gelet op de onzekerheid hierover wordt in 2012 nog niet € 56 miljoen maar € 33 miljoen gekort. Daarmee zal in elk geval de begroting voor 2012 sluitend zijn.

Deze € 33 miljoen wordt voor het grootste deel (€ 21 miljoen) ingevuld met verlaging van budgetten voor aanleg en beheer van infrastructuur en verkeersmaatregelen, een pakket dat na de zomer wordt ingevuld op basis van de nieuwe Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer 2012-2015 die nu in voorbereiding is.

Het resterende deel (€ 12 miljoen) moet dan worden ingevuld met bezuinigingen op exploitatiesubsidies, inclusief sociale veiligheid en verkoop en marketing. Deze € 12 miljoen is nu aan de orde en onderwerp van het voorliggend beleidsvoorstel.

Bij de bezuinigingsopgaaf is vooral gekeken naar de kostendekkingsgraad. Deze ligt bij de metro boven de 70 % en bij de tram ruim op 65%. Bij de bus is de gemiddelde kostendekkingsgraad met ongeveer 30% vrij matig. Er zijn een aantal zeer zwakke lijnen met een kostendekkingsgraad van minder dan 15%.

Bij het maken van keuzen heeft de stadsregio zich door de volgende criteria laten leiden:

1. *kosten dekkingsgraad.*

De kostendekkingsgraad geeft aan in welke mate de kosten van het openbaar vervoer gedekt kunnen worden uit reizigersopbrengsten. Voorzieningen met een lage kostendekkingsgraad vergen veel overheidsbijdrage, terwijl het schrappen hiervan naar verhouding tot weinig verlies aan opbrengsten leidt.

2. *reizigersverlies.*

Bezuinigingsmaatregelen in het openbaar vervoer leiden onvermijdelijk tot minder gebruik. Dit effect moet zo minimaal mogelijk zijn.

3. *paralleliteit.*

vervolg pagina

Er zijn trajecten waarop zowel diensten van metro en/of tram en/of bus naast elkaar worden aangeboden. Op dit soort trajecten zijn besparingen minder schadelijk omdat er alternatieven beschikbaar zijn.

4. regiobrede bereikbaarheid.

In beginsel moet er in de gehele regio een basisvoorziening aan openbaar vervoer beschikbaar zijn. Het kan echter onvermijdelijk zijn dat reizigers langer moeten lopen of fietsen om bij een halte te komen.

5. robuust en toekomstvast.

Besparingen moeten passen in de huidige situatie, maar ook in toekomstige ontwikkelingen. Voorkomen moet worden dat er om de paar jaar fundamentele wijzigingen optreden in het netwerk.

Op basis van deze criteria komt de stadsregio tot de volgende besparingsvoorstellen op de exploitatie openbaar vervoer.

- Bus: een aantal lijnen of deeltrajecten die weinig worden gebruikt opheffen. Sommige lijnen lagere frequenties in de avond en weekend en lagere frequenties in de spits. Nachtbus niet meer op donderdag en meer maatwerk op vrijdag en zaterdag.
- Metro: lagere frequentie op zaterdagochtend. Laatste ritten een kwartier eerder.
- Loketten (kaartverkoop, informatie) alleen nog overdag open. Andere faciliteiten voor kaartverkoop en informatie uitbreiden.
- Fast Ferry van Hoek van Holland-Maasvlakte vaart in de winter alleen nog in de spitsuren.
- Controle en toezicht: verkleining omvang controleploegen.

Voor Albrandswaard komt het besparingsvoorstel er op neer dat de lijnen 62 en 69 worden opgeheven.

Lijn 62 verzorgt de verbinding tussen de kernen Poortugaal, Rhooen en Portland met enerzijds de metrostations Rhooen en Poortugaal en anderzijds de eindhalte van lijn 183 van Qbuzz. Het huidige gebruik is veel te laag voor een verantwoorde ov-exploitatie

Door het opheffen van dit busvervoer worden per werkdag ongeveer 80 reizigers getroffen. Zij zijn op de metro aangewezen en hebben een voortransportafstand (lopen of fietsen) van maximaal 1,8 km.

Lijn 69 zorgt voor vervoer tussen Pernis en het Distripark Eemhaven en vervoert per werkdag ongeveer 300 reizigers. Voor het Distripark Eemhaven is geen vervoeralternatief voorhanden.

vervolg pagina

Ook de aanpassingen in de dienstregeling van de metro treffen de reizigers uit Albrandswaard direct. Op zaterdagochtend ca. 45 minuten later starten en dagelijks ca. 15 minuten eerder stoppen.

Als reactie op deze voorstellen hebben wij het volgende aan de stadsregio kenbaar gemaakt.

Akkoord gaan met het door de stadsregio Rotterdam voorgestelde vervoerplan met de volgende kanttekening:

- lijn 62 na opheffen huidige exploitatie, voortzetten in de vorm van een buurtbusconstructie.

Binnen de stadregio zijn een aantal vergelijkbare situaties waar wordt gedacht over een buurtbus ter vervanging van de huidige vorm van openbaar vervoer. Aangezien de oorzaak van de wijzigingen is te vinden in de bezuinigingsopgave bij de vervoerautoriteit lijkt het logisch dat deze ook als initiator optreedt bij de omzetting naar een buurtbus. Uit kosten overwegingen en te komen tot optimale efficiëntie en eenduidigheid lijkt een constructie waarbij alle buurtbuslijnen binnen de stadsregio onder één bestuur vallen de beste optie. Wel plaatsen wij hierbij de kanttekening dat uit een eerste verkenning naar de beschikbaarheid van het aantal vrijwilligers er grote vraagtekens geplaatst kunnen worden bij de vraag of er voldoende mensen beschikbaar zijn.

- lijn 69 na opheffen huidige exploitatie, vervangen door doelgericht bedrijfsvervoer.

- Onderdeel van deze lijn zijn de haltes op het Distripark. Distripark is in de nieuwe situatie niet langer bereikbaar met openbaar vervoer. Alternatieven worden hier niet aangedragen. Op zijn minst mag hier verwacht worden dat onderzoek wordt gedaan naar de haalbaarheid van een vorm van doelgroepenvervoer. Volgens het Kennisplatform Verkeer en Vervoer is een integratie van openbaar vervoer en doelgroepen vervoer het meest kansrijk. Een bus enkel gericht op het vervoer van werknemers bij bedrijven op de locaties Distripark en Overhoeken in Albrandswaard lijkt een goed alternatief. Het aanbod hier lijkt voldoende om deze gebieden gericht te bedienen, bijvoorbeeld tijdens begin en einde werktijden met als overstappunt het metrostation Rhooen.

Onderbrengen in de uit te geven concessies lijkt voor de hand te liggen.

Indien uw raadsleden hier prijs op stellen is de stadsregio bereid een nadere toelichting aan de raad te geven over het beleidsvoorstel en de ontwerp-vervoerplannen.

Met vriendelijke groet,

het college van de gemeente Albrandswaard,
de secretaris, de burgemeester,

Hans Cats

mr. Harald M. Bergmann