

DE ONTWIKKELING VAN HET OPENBAAR BUSVERVOER IN GOOI EN VECHTSTREEK 2004-2010

De publicatie van het jaarverslag over 2010 betreffende het openbaar busvervoer in Gooi en Vechtstreek, door de Provincie Noord-Holland in november 2011, is de aanleiding tot een korte beschouwing over dat vervoer in de periode waarin het werd uitgevoerd door concessiehouder Connexxion.

De Provincie heeft gedurende de concessieperiode vanaf 2007 iedere zomer een verslag over het voorgaande jaar het licht laten zien in de vorm van een fraaie publicatie, verluchtigd met inzichtelijke tabellen en grafieken: tot en met 2009 in aparte uitgaven voor de drie in Noord-Holland gelegen concessiegebieden (Gooi en Vechtstreek, Haarlem/IJmond en Noord-Holland-Noord), over 2010 gebundeld in één publicatie.

Hierna zal alleen het **concessiegebied Gooi en Vechtstreek** worden besproken.

In april 2005 werd het openbaar vervoer in deze regio door het provinciaal bestuur gegund aan de vervoersmaatschappij Connexxion, die toen al jarenlang het busvervoer verzorgde. De Provincie was met name onder de indruk van de verzekering van Connexxion dat in de periode tussen einde 2005 en half juli 2011 (wanneer de concessie afliep) het aantal reizigers met niet minder dan 43,9 % (jaja, tot achter de komma nauwkeurig!) zou stijgen en de opbrengsten met 38,7 % zou groeien, ten opzichte van 2004 tot een bedrag van 7,5 miljoen euro!

De jaarlijkse verslagen hebben duidelijk kunnen maken of deze doelstellingen gehaald zijn. De cijfers zijn samengevat in onderstaande tabel, waarbij **RKM** staat voor aantal reizigerskilometers, **€** voor de opbrengst in euro's en tenslotte is er een kolom voor de aantallen **klachten**. Steeds is de groei/vermindering t.o.v. het voorgaande jaar aangegeven.

Tabel: Groei/krimp in Gooi en Vechtstreek op een drietal aspecten 2004-2010

	RKM (in miljoenen)		€ (in miljoenen euro's)		aantal klachten	
2004	55,5		5,4		onbekend	
2005	50,8	- 8,5 %	5,2	- 3,7 %	onbekend	
2006	39,1	- 23,0 % ¹⁾	5,1	- 1,9 %	997 ⁴⁾	
2007	50,5	+ 29,1 %	5,5	+ 7,8 %	615	- 61,7 %
2008	50,5	+ 0,0 %	5,6	+ 1,8 %	679	+ 10,4 %
2009-01 ²⁾	52,7	+ 4,4 % ²⁾	6,1	+ 8,9 % ³⁾	713	+ 5,0 % ⁴⁾
2009-02 ²⁾			6,4	+ 14,3 % ³⁾	817	+ 20,3 % ⁴⁾
2010	52,6	- 0,2 % ²⁾	6,8	+ 6,3 % ³⁾	940	+ 15,1 % ⁴⁾
2011	nog onbekend		nog onbekend		nog onbekend	

De superscripten verwijzen naar hierna te maken opmerkingen.

Opmerkingen

1) Het jaar 2006 was het eerste volle jaar van de nieuwe concessie die liep van november 2005 tot half juli 2011. In 2005 waren zowel het aantal reizigerskilometers als de opbrengsten teruggelopen, maar 2006 liet een dramatische terugval zien in het aantal reizigerskilometers terwijl de opbrengst vrijwel niet leed onder de achteruitgang. Ook werden in 2006 bijna 1000 klachten genoteerd als gevolg van het invoeren van een spiksplinter nieuwe dienstregeling.

2) In het jaarverslag over 2010 wordt in hoofdstuk 1.2 (blz. 6) opgemerkt dat vergelijking tussen de resultaten over 2010 met die over 2009 niet altijd even gemakkelijk is, als gevolg van het feit dat in 2009 door Connexxion werd gerapporteerd conform het Model Informatie Pofiel Openbaar Vervoer (MIPOV) en 2010 volgens het MIPOV 2008. Vandaar dat de eerstgenoemde resultaten achter 2009-01 staan en die uit het verslag over 2010 achter 2009-02. Wat betreft het aantal reizigerskilometers geven de evaluaties over 2009 en 2010 eenzelfde getal (ongeveer 52,7 miljoen).

Het eindresultaat t/m 2010 laat zien dat niets is waargemaakt van de groei van het aantal reizigers (kilometers) van 43,9 %. Het vervelende is dat Connexxion in 2004 een groei van het aantal **reizigers** voorzag terwijl alle jaarverslagen alleen maar het begrip **reizigerskilometers** kennen. Als we ervan uitgaan dat Connexxion in 2004 toch groei van het aantal reizigerskilometers heeft bedoeld, dan kunnen we concluderen dat i.p.v. een groei van 43,9 %, er tot nu toe sprake is van een krimp van 5,2 procent! Volgens de bieding in 2004 had nu een aantal van tussen de 75 en 80 miljoen reizigerskilometers moeten zijn bereikt!

3) Als gevolg van het toepassen van de twee genoemde MIPOV's is wel sprake van een verschil in de opbrengsten van het openbaar vervoer in 2009: het jaarverslag over 2009 houdt het op € 6,1 miljoen, dat over 2010 op € 6,4 miljoen. Zet men de getallen vanaf 2004 vertikaal uit en trekt men een curve door de verschillende punten, dan blijkt in 2011 het openbaar vervoer, uitgaande van het getal 6,1 miljoen, € 7,95 miljoen op te brengen; bij hantering van het getal 6,4 miljoen wordt dat € 7,35 miljoen en die getallen liggen dicht bij de in 2004 belofde € 7,5 miljoen, m.a.w. de opbrengsten zijn gestegen tot nabij het doel dat men zich had gesteld, terwijl het aantal reizigerskilometers t.o.v. 2004 **niet** is gestegen, eerder gedaald.

4) Zoals was te verwachten registreerde Connexxion in 2006 heel veel klachten in dat eerste jaar van de nieuwe concessie. Het jaar daarop liep het aantal klachten gigantisch terug om daarna weer te stijgen. De verschillen in aantallen klachten in 2009 zijn opmerkelijk: het jaarverslag over 2009 houdt het op 713 klachten, maar als het verslag over 2010 bij een aantal klachten van 940 schrijft dat dat een gevolg van een groei van 15,1 % is, dan leert een rekensom dat volgens het verslag van 2010 in 2009 sprake moet zijn geweest van 817 klachten. Het verschil wordt nergens verklaard: gewezen wordt niet naar de verschillende MIPOV's [zie de in de Samenvatting op blz. 3 van het verslag over 2010 de op opbrengsten betrekking hebbende voetnoot 3) bij 'Aantal klachten' - hetgeen dus nergens op slaat!].

Conclusies en aanbevelingen

De in de concessieperiode door Connexxion te realiseren groei van het aantal reizigerskilometers van $\pm 40\%$ is in de verste verte niet gehaald - wel een krimp tot nu toe van 5% . Het zegt iets over het inzicht van ambtenaren en bestuurders van de Provincie Noord-Holland dat zij de cijfers van Connexxion in 2005 voor zoete koek geslikt hebben - een fout die zij m.b.t. het HOV opnieuw hebben begaan t.a.v. de door diverse 'verkeersdeskundigen' opgehoeste cijfers!

Het ziet er naar uit dat de gewenste opbrengsten in 2011 gehaald zullen worden, waarschijnlijk ook dank zij de invoering van de OV-chipkaart.

Het aantal klachten over het OV is na 2007 gestaag maar niet alarmerend toegenomen.

Over 2011 valt vrijwel niets te voorspellen. Halfweg het jaar is een nieuwe concessieperiode ingegaan (opnieuw met Connexxion), waarin een nieuwe HOV-achtige verbinding tussen Huizen en Hilversum is gestart (lijn 320).

Het verdient aanbeveling om gedurende een paar jaar te bekijken hoe lijn 320 zich ontwikkelt en daarna een definitief besluit over het HOV te nemen. Voorlopig blijft iedere aan het HOV uitgegeven euro weggesmeten geld!

Evert Landré, 23 januari 2012