



DATUM 2 juni 2016  
NUMMER 8184CEC3  
UW BRIEF VAN 2 mei 2016  
UW NUMMER 81847B01  
BIJLAGE 1

TEAM OV  
REFERENTIE -  
DOORKIESNUMMER 06-46994702  
E-MAILADRES Karin.peskens@provincie-utrecht.nl  
ONDERWERP Beantwoording schriftelijke vragen ex. Art 47 RvO aan het college van GS gesteld door de heer J.W. Jansen van het CDA betreffende het verdwijnen van bus 150 (Almere – Blaricum – Utrecht) (d.d. 02-05-2016)

Toelichting:

Begin maart 2016 werd duidelijk dat spitsbus 150 van Almere naar Utrecht, via Blaricum verdwijnt. Deze bus rijdt in de spits 's morgens 6 maal van Almere naar Utrecht en terug en doet dat 's middags ook 6 maal.

De buslijn is in 2012 als proef ingevoerd als alternatief voor de auto op de zeer filegevoelige A27. Het is de bus toegestaan tijdens de spits over de vluchtstrook te rijden. De buslijn is gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In de media is als reden voor het beëindigen van deze buslijn aangevoerd dat de kosten van de Snelwegbus hoog zouden zijn in verhouding tot de inkomsten<sup>12</sup>.

De haltering van de bus in de gemeente Blaricum is zeer geschikt voor de bewoners van Blaricum, Laren, Eemnes en Huizen. Geen van deze gemeente heeft een treinstation, de rechtstreekse busverbinding met Utrecht is daarom een veel sneller alternatief. In Utrecht stop de bus op verschillende locaties, ideaal voor reizigers niet per se in het centrum moeten zijn. Ook overstappen op het busvervoer in de provincie Utrecht is aantrekkelijk, bijvoorbeeld richting Nieuwegein. Voor de Almeerse reizigers vormen de haltes in zowel Almere Buiten, -Stad en -Hout een zeer goed alternatief voor de trein. Het gebeurt regelmatig dat de bus compleet vol vanuit Almere ineens doorrijdt naar Utrecht, zonder te stoppen in Blaricum.

Van verschillende reizigers begrijpen de CDA-Statenvruchten in de provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht dat bus 150 zeer goed wordt gebruikt. Alleen de eerste ritten in de morgen en in de middag zitten niet altijd vol. Voor het behoud van de buslijn is inmiddels een petitie gestart<sup>3</sup>. Het CDA vindt dat buslijnen die voorzien in een behoefte van de reiziger, goed worden gebruikt en de filedruk verminderen niet zomaar moeten verdwijnen.

<sup>1</sup> <http://www.omroepflevoland.nl/nieuws/133271/almere-snelwegbus-naar-utrecht-stopt-deze-zomer>

<sup>2</sup> [http://www.eemnes.nl/Bestuur/Nieuws\\_en\\_bekendmakingen/Nieuws/Buslijn\\_150\\_wordt\\_niet\\_gecontinueerd](http://www.eemnes.nl/Bestuur/Nieuws_en_bekendmakingen/Nieuws/Buslijn_150_wordt_niet_gecontinueerd)

<sup>3</sup> <https://petities.nl/petitions/bus-150-moet-blijven?locale=nl>



Provincies zijn primair verantwoordelijk voor het Openbaar Vervoer en zouden, in dit geval samen met gemeentelijke overheden, moeten zoeken naar alternatieven. De CDA-Statenfracties van de provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht stellen daarom de volgende vragen aan het college van Gedeputeerde Staten:

Dat brengt de CDA- fractie op de volgende vragen aan het College.

#### Afweging

1. Heeft u kennisgenomen van het bericht dat buslijn 150 (route Almere - Blaricum - Utrecht) gaat verdwijnen vanaf 8 juli 2016?

**Antwoord:**

Ja, wij hebben kennisgenomen dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almere heeft besloten de dienstregeling van lijn 150 vanaf 8 juli 2016 stop te zetten en dat deze buslijn niet wordt opgenomen in de aanbesteding van de concessie 2018-2027 door de gemeente Almere.

Ter toelichting, geschiedenis buslijn150.

Buslijn 150 is in april 2012 gestart als één van de drie onderdelen van het landelijke project 'Pilot snelwegbussen' voor een periode van 3 jaar. Daarvoor heeft de gemeente Almere van het ministerie van I&M een subsidie van € 3 miljoen ontvangen. Het initiatief voor het aanvragen van de subsidie lag bij de gemeente Almere. De gemeente Almere heeft de pilot met een jaar verlengd, waardoor het vierde jaar afliep op 31 maart 2016. De dienstregeling is verlengd tot de zomer 2016 om reizigers tijdig te informeren over de stopzetting en tijd te geven te zoeken naar alternatieve vervoersmogelijkheden. De Provincie Flevoland heeft de aanvraag in 2011 gedaan, op verzoek van Almere. De subsidie is uitgekeerd aan de provincie Flevoland en hebben de middelen doorgesluisd naar de gemeente Almere.

2. Kunt u aangeven wat volgens u de redenen zijn voor het beëindigen van deze buslijn?

**Antwoord:**

Voortzetting van buslijn 150 is te kostbaar. Lijn 150 is geïntroduceerd als snelwegbus en de pilot is gefinancierd met rijks gelden. De concessieverlener voor deze buslijn is de gemeente Almere. Met het aflopen van de subsidie voor deze buslijn moeten regionale middelen vrijgemaakt worden om de lijn te behouden. Voor de gemeente Almere, als concessieverlener, is voortzetting van deze buslijn te kostbaar. Buslijn 150 kost circa € 750.000,- per jaar en heeft op jaarbasis een exploitatietekort van circa €600.000,-. Ten aanzien van de kostendekkingsgraad blijkt volgens meeste recente gegevens dat deze tussen 20-25% ligt. Buslijn 150 voorziet alleen in een behoefte in de spitsrichting.

De provincie Flevoland heeft aangegeven niet mee te willen financieren in de tekorten, zij wensen niet dat de provinciale middelen worden ingezet voor (behoud van) deze buslijn. Zij zien voldoende alternatieven voor deze lijn (per spoor met in Utrecht een overstap op de bus naar Utrecht Science Park). Voor de provincie Noord-Holland geldt dat zij niet wensen mee te financieren, omdat de kosten te hoog zijn en de kostendekkingsgraad te laag.

3. Hoeveel reizigers maken dagelijks gebruik van deze bus, per rit?

**Antwoord:**

Gemiddeld maken ongeveer 180 reizigers per dag (30 reizigers per rit) gebruik van de bus op het traject tussen Blaricum Carpoolplaats en Utrecht Science Park. Het gaat per dag gemiddeld om een totaal voor beide richtingen van 360 instappers. Verreweg de meeste ritten worden door de reizigers in de spitsrichting gemaakt (tijdens de ochtendspits is dit de richting Blaricum - Utrecht, tijdens de avondspits is dit de richting Utrecht -Blaricum). Ongeveer de helft van de reizigers is afkomstig uit Almere, de andere helft is afkomstig uit de gemeenten Blaricum, Eemnes, Huizen en Laren. Ongeveer 46% van de reizigers is student. In de richting tegengesteld aan de spitsrichting (dus in de ochtend naar Almere en in de middag naar USP) wordt nauwelijks gebruik gemaakt van de buslijn. Lijn 150 rijdt alleen gedurende de spitsperiodes: van Almere naar USP tussen 6-8 uur en 14.30-16.30 uur en van USP naar Almere tussen 7.45-9.15 uur en 15.30-18 uur)



Ten aanzien van de aangekondigde extra halte op de A27 nabij Eemnes is de verwachting dat dit niet gaat leiden tot substantieel extra reizigers op lijn 150 (10-30 reizigers).

4. Heeft u inspanningen verricht om het verdwijnen van deze buslijn tegen te gaan? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

Wij hebben eind 2015 een reactie gegeven op de concept visie busvervoer Almere 2018-2027 en in januari 2016 op het "Ontwerp PVE aanbesteding busvervoer Almere 2018-2027". Dit vanuit onze rol als aangrenzende concessieverlener waar lijn 150 op inrijkt. Deze reactie betrof een pleidooi voor het behoud van lijn 150 door de gemeente Almere en de potentie die deze lijn heeft voor de toekomst. Zie ook de bijlage. Dit pleidooi is ingegeven door het feit dat vanuit ons bereikbaarheidsoogpunt met deze lijn rechtstreeks naar het USP kan worden gereisd en dus meerwaarde heeft. De gemeente Almere heeft als concessieverlener haar standpunt hierdoor echter niet gewijzigd.

Wij hebben tevens nog met de provincie Flevoland, Noord-Holland, Rijkswaterstaat en de gemeente Almere afstemming gehad over de mogelijkheden voor het behouden van lijn 150. De conclusie was dat er bij de partijen onvoldoende draagvlak was om jaarlijks extra exploitatiemiddelen ter beschikking te stellen om het vervallen van de rijkssubsidie op te vangen.

5. De A27 kent inmiddels dagelijks filevorming. Wat is het additionele effect van de extra buspassagiers op deze files? Geeft dit inzicht u een argument om te proberen de buslijn te behouden?

**Antwoord:**

Met het wegvallen van lijn 150 blijven OV-alternatieven beschikbaar, zoals het gebruik van de trein naar de stations Utrecht Centraal of Utrecht Overvecht en aansluitend een rechtstreekse buslijn naar Utrecht Science Park (USP). Omdat bijna de helft van de 180 reizigers uit studenten bestaat, verwachten we geen additioneel effect op filevorming op de A27.

6. Welke additionele mogelijkheden ziet u om het verdwijnen van deze buslijn te voorkomen? Heeft u daarbij ook gekeken naar het verlagen van het aantal ritten?

**Antwoord:**

De hoge kosten en relatief lage kostendekkingsgraad maakt dat wij, samen met de andere regionale overheden, niet verder zoeken naar additionele mogelijkheden om het verdwijnen van buslijn 150 te voorkomen.

Het verlagen van het aantal ritten is besproken en door alle betrokken partijen is geconcludeerd dat het verlagen leidt tot een afname van kwaliteitsniveau en het verder teruglopen van de reizigersaantallen, waardoor de businesscase alleen maar negatiever wordt. Als alternatief kiezen wij voor het versterken van alternatieven, zoals het verbeteren van de busverbindingen tussen treinstations (Overvecht en Utrecht Centraal) en USP.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,

Bijlage 1: beantwoordingsbrief "Ontwerp PVE aanbesteding busvervoer Almere 2018-2027".