

Veranderende politiek, veranderende omgeving

De uitslag van de verkiezingen van de gemeenteraden en van de Tweede Kamer in 2010 hebben de aangekondigde wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 op losse schroeven gezet. Het nieuwe kabinet heeft de aanpassing van de wet afgewezen en wil de vervoerconcessies in de grote steden openbaar aanbesteden.

Mede op verzoek van de opdrachtgever en de eigenaar en in lijn met de politieke ontwikkelingen, is de afgelopen jaren hard gewerkt om het in-house operatorschap van HTM in de regio Haaglanden vorm te geven. Stadsregio's, gemeenten en vervoerbedrijven werden daartoe aangespoord door een aangekondigde wijziging van de Wet Personenvervoer 2000, die in 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Met die wijziging zou Nederland ruimte maken voor de strekking van de Europese Verordening 1370/2007. Daarin is dit in-house operatorschap geregeld en zou Nederland in feite de praktijk gaan volgen van bijna alle grote steden in Europa.

Het Stadsgewest Haaglanden heeft inmiddels aangekondigd een aanbesteding voor het stadsbusvervoer te zullen voorbereiden, en af te zien van de mogelijkheid de busconcessie opnieuw onderhands te gunnen. Dit plan is met name gebaseerd op de veronderstelling, dat via aanbesteding nog grote efficiencywinsten zijn te behalen. Daarbij wordt voorbijgegaan aan de verbeteringen die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd. Bij alleen al HTM hebben deze geleid tot een 25% lagere overheidsbijdrage per plaatskilometer ten opzichte van het ijkjaar 2006. Sinds de start van onze lopende railconcessie hebben wij de efficiency van ons railvervoer met 38 miljoen euro verbeterd. Daarbovenop ziet HTM zich geconfronteerd met een voorgenomen daling van 30% van de overheidsbijdragen. Een dergelijke substantiële daling kan niet anders worden gerealiseerd dan door een drastische vermindering van het voorzieningenniveau.

De voornemens van het kabinet en het Stadsgewest Haaglanden hebben in 2010 geleid tot onrust onder het personeel van vooral het Busbedrijf. Dat krijgt immers als eerste te maken met de gevolgen van een eventuele aanbesteding. Het politieke debat beperkt zich niet alleen tot de vergaderzalen van de bestuurlijke lichamen, maar heeft zich inmiddels uitgebreid tot de publieke arena.

HTM ervaart deze ontwikkelingen inmiddels ook bij de onderhandelingen over de financiële voorwaarden voor de tweede termijn (2012-2017) van de lopende railconcessie, waarvoor een aanzienlijk lagere bijdrage van het Stadsgewest Haaglanden beschikbaar is.

*Openbaar vervoer in de grote steden
vergt bijzonder specifieke vaardigheden.
HTM beschikt over deze vaardigheden.*

Maar HTM is in beweging en zit niet stil. Om haar meerwaarde voor stad en streek, haar marktconformiteit en haar ontwikkelkracht aan te tonen, zoekt HTM het politieke en publieke debat. Ook om zich in positieve zin te onderscheiden van de 'nieuwe', buitenlandse spelers op de markt. Het verzorgen van passend openbaar vervoer in grote steden vergt specifieke vaardigheden. Juist met betrekking tot de regio Haaglanden is HTM de vervoerder die over die gerichte kennis en vaardigheden beschikt. HTM vertrouwt erop dat zij om die reden door de reizigers en de overheid gezien zal blijven worden als de voor de hand liggende partij in haar gebied.