

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

R. van Aelst (SP), T.F. Dulfer (PVV), G.A. van de Breevaart (CU&SGP), M.A.C. de Haan (CDA), R. Klumpes (GroenLinks), W.A. Minderhout (PvdA), R.M.L. Nelisse (VVD), M. Çelik (DENK), W. M. Bakx (50PLUS), H.M.M. Hoogerwerf (PvdD) en H.R. Oosterop-van Leussen (D66)

(d.d. 17 juni 2022)

Nummer
3863

Onderwerp
Halvering dienstregeling regio Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Qbuzz maakte deze week bekend het aantal bus- en treinritten in de regio Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem drastisch te verminderen in verband met personeelstekorten.¹ Zo worden op de MerwedeLingelijn de helft van de ritten geschrapt.

1. *Is GS op de hoogte van de enorme achteruitgang van het OV in de DMG regio?*

Antwoord

Ja, GS is op 9 juni door Qbuzz geïnformeerd over de afgeschaalde zomerdienstregeling en de aanleiding daartoe. Uit de informatie die GS ontving, bleek dat de problematiek bij Qbuzz dermate ingrijpend was dat deze niet op korte termijn te herstellen zou zijn. In de zomerdienstregeling is geen sprake van halvering van de dienstregeling op de MerwedeLingelijn. Voor de trein vervalt de zogenaamde tussenslag. Hiermee wordt normaal gesproken de halfuurdienst tussen Dordrecht en Gorinchem op maandag t/m zaterdag tot 20 uur uitgebreid tot een kwartierdienst. De treinen die wel rijden zullen uit twee treinstellen bestaan, zodat er voldoende ruimte is om alle reizigers te vervoeren. Daarnaast gaan vier R-netlijnen terug van een kwartier- naar een halfuurdienst in de daluren.

2. *Hoe zijn reizigers en gemeenten hiervan op de hoogte gesteld?*

Antwoord

Qbuzz heeft het Reizigersoverleg RODAG op 13 juni en de gemeenten ambtelijk op 14 juni geïnformeerd over de zomerdienstregeling. Door middel van een persbericht heeft Qbuzz op 15 juni de reizigers geïnformeerd. Ook maakt Qbuzz gebruik van de displays in de bus, de DRIS-panelen op de haltes en sociale media om reizigers over de zomerdienstregeling in te lichten.

¹<https://www.qbuzz.nl/dmg/meer-qbuzz/nieuws/YqchHRAACEAHB0z/qbuzz-rijdt-vanaf-27-juni-aangepaste-dienstregeling>

3. *Heeft Qbuzz GS om toestemming gevraagd voor deze verslechtering?*

Antwoord

Personeelstekort in het OV is al geruime tijd onderwerp van gesprek tussen de provincie en de vervoerders. Het is een probleem dat sectorbreed speelt en niet alleen van toepassing is op Qbuzz; ook bij NS en ProRail vallen treinen uit door gebrek aan machinisten, conducteurs en treindienstleiders. Het personeelstekort wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren: er is nog steeds een bovenmatig ziekteverzuim als gevolg van corona, in de coronaperiode zijn veel verlofuren opgebouwd die op enig moment ook opgenomen moeten worden en hiernaast hebben alle vervoerders moeite met het aantrekken van nieuw personeel.

Wij betreuren uiteraard dat deze problemen bij onze vervoerders zich voordoen en deze een impact hebben op de reizigers. De vervoerder hoeft geen toestemming te vragen aan GS. De verantwoordelijkheid voor voldoende personeel ligt bij de vervoerder.

We zijn hiernaast wel van mening dat de impact op de reiziger zo klein mogelijk moet zijn en dat de reiziger een zo voorspelbaar mogelijke reis moet kunnen maken. Daarom begrijpen we dat vervoerders niet koste wat kost vasthouden aan een dienstregeling met het risico dat daarmee frequent ongeplande rituitval optreedt. Hoe pijnlijk een vermindering van het OV-aanbod ook is: de reiziger is erbij gebaat vooraf te weten waar hij of zij aan toe is.

4. *Welke consequenties heeft dit voor de vergoeding van Zuid-Holland aan Qbuzz?*

Antwoord

We zien alle uitgevallen ritten door personeelstekort als verwijtbare rituitval. De exploitatievergoeding aan onze vervoerders zullen we hiermee korten volgens de in de concessie gehanteerde voorwaarden. Daarnaast bestaat binnen de concessievoorschriften de mogelijkheid om hiervoor een boete op te leggen aan de vervoerder.

5. *Is deze verslechtering van het vervoer toegestaan binnen de huidige concessie? Waarom wel of niet?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 4. Voor rituitval zijn in concessies normen opgenomen. De vervoerder blijft wel voldoen aan de ontsluitingseisen.

De krapte op de arbeidsmarkt is in alle sectoren zichtbaar, echter horen we vanuit PS ook signalen over een hoog ziekteverzuim en ontevredenheid van medewerkers over Qbuzz.

6. *In hoeverre hangt de krapte van personeel bij Qbuzz samen met haar personeelsbeleid, personeelstevredenheid en ziekteverzuim?*

Antwoord

Alle vervoerders kampen met personeelstekort. Bij GS zijn geen signalen over bovenmatige ontevredenheid bij Qbuzz bekend. Er is geen grond te veronderstellen dat bij Qbuzz het personeel vaker ziek of ontevreden is dan bij onze andere vervoerders. In DOVA-verband (Decentrale OV-Autoriteiten) wordt de problematiek op landelijke schaal herkend en besproken.

7. *In welke mate spelen deze zelfde problemen bij de andere concessiehouders in Zuid-Holland?*

Antwoord

Zoals uit het antwoord op vraag 3 blijkt, hebben alle vervoerders te maken met personeelstekort.

8. *Kunt u ons inzicht geven in de uitdagingen op dit gebied in alle Zuid-Hollandse concessies?*

Antwoord

Op 30 juni heeft u van gedeputeerde Zevenbergen een brief ontvangen over de stand van zaken in het OV. Hierin is beschreven dat het personeelstekort in alle Zuid-Hollandse concessies speelt. De consequenties zijn als volgt:

- Connexxion rijdt in de HWGO-concessie een extra afgeschaalde zomerdienst. Hierbij worden ritten geschrapt in de spits op lijn 437 en wordt op lijn 104 tussen Ouddorp en Renesse op zaterdag een uurdienst in plaats van een halfuurdienst gereden.
- Arriva laat in Zuid-Holland Noord de afgeschaalde zomerdienst een week eerder ingaan.
- Blue Amigo vaart nu bij de Waterbus met een nooddienstregeling. Hierbij is onder meer de rechtstreekse verbinding Rotterdam – Kinderdijk geschrapt. Voor het netwerk binnen de Drechtsteden is een alternatief lijnennet opgezet.
- NS heeft de dienstregeling op de Treindienst Alphen-Gouda niet afgeschaald, maar heeft wel te maken met ongeplande rituitval (gemiddeld 3 per werkdag).

In de media stelt Qbuzz dat de werving van nieuwe medewerkers in volle gang is.

9. *Hoeveel nieuwe medewerkers nam Qbuzz de laatste aan in deze concessie?*

Antwoord

Exacte cijfers zijn de provincie niet bekend. De bedrijfsvoering van de vervoerder is ook geen taak van de provincie. Kort na de uitbraak van Corona waren vervoerders genoodzaakt om tijdelijke contracten van het ene op het andere moment te beëindigen vanwege de wegblijvende reizigers. Ook werden opleidingen stopgezet. Nadat het Rijk met de Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) kwam was er in elk geval voorlopig financiële zekerheid en kon weer personeel worden geworven. Een deel van de vertrokken medewerkers had al in andere sectoren een nieuwe baan gevonden. Dit heeft alle OV bedrijven in Nederland geraakt.

Met uitzendbureaus is een plan gemaakt om zo snel als mogelijk de reguliere uitstroom en de ontstane tekorten op te vullen. Maar zoals reeds aangegeven, wordt de hele arbeidsmarkt nu beheerst door een grote krapte.

10. *Hoeveel procent flexwerkers zijn er op dit moment in dienst en welk percentage hiervan kreeg een vast contract aangeboden?*

Antwoord

Zoals uit het antwoord op vraag 9 blijkt is bedrijfsvoering een taak van de vervoerder en daarmee niet van de provincie. De gevraagde percentages zijn ons niet bekend. Met uitzendkrachten en uitzendorganisaties zijn er afspraken wanneer uitzendkrachten in aanmerking komen voor een vast dienstverband.

Er dreigt eind 2022 een stevige verschraving van het OV bestand als de Rijksmiddelen ter compensatie van Corona ophouden.

11. *Bent u met ons van mening dat deze verslechtering in het OV er toe kan leiden dat minder mensen nu en in de toekomst kiezen voor reizen met het OV?*

Antwoord

Het voornemen van het ministerie de BVOV per 2023 te beëindigen, wordt samen met alle andere decentrale OV-autoriteiten stevig ter discussie gesteld. Zonder landelijke steun dreigt een sterke neerwaartse spiraal: er zal fors moeten worden ingegrepen in het dienstenpakket van de concessies. Dit minder aantrekkelijke aanbod betekent minder reizigers, waardoor uiteindelijk nog meer mensen alternatieve reismogelijkheden gaan zoeken.

12. *Verwacht GS dan een nog verdere achteruitgang van de dienstregeling van het OV in Zuid-Holland? Zo ja, wat betekent dit voor de ontsluiting van kernen op het platteland? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in landelijke en stedelijke gebieden. Het wegvallen van rijkssteun zal voor beide gebieden onherroepelijk leiden tot minder OV-aanbod. Het verschil in achteruitgang verschilt wel per concessie. Zo kent bijvoorbeeld de concessie HWGO veel studenten- en scholierenvervoer en wordt deze minder hard getroffen dan de concessie DMG. Hier kunnen bijna geen kosten op de MerwedeLingelijn worden bespaard, omdat de meeste kosten voor rail doorlopen, of het materieel rijdt of niet. Daardoor zal er extra moeten worden afgeschaald op het busnet. Met Arriva worden op dit moment afspraken gemaakt in het kader van de noodconcessie. Dit is een concessie met veel forenzen die zich daarmee minder snel herstelt dan bijvoorbeeld de concessie HWGO.

13. *Welke mogelijkheden ziet u voor de provincie Zuid-Holland om:*
- Het OV op peil te houden*
 - Te lobbyen bij het Rijk voor een robuuster ov*
 - Het OV een aantrekkelijke werkplek te maken en houden*

Antwoord

Het is ingewikkeld om de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk te compenseren. Er zijn middelen om dit voor 2023 deels te kunnen opvangen, maar dit betekent dat we reserves moeten aanspreken die bedoeld zijn voor de kwaliteitsverbetering van het OV. Verregaand afschalen van het OV zou voor GS onacceptabel zijn, omdat daarmee nog meer reizigers zullen afhaken en herstel voor de langere termijn nog ingewikkelder wordt. Naast de negatieve consequenties voor de reizigers, kan het OV daarmee ook niet voldoende bijdragen aan maatschappelijke vraagstukken als verstedelijking, het klimaat en de stikstofproblematiek.

