

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

B.K. Potjer (GroenLinks)

(d.d. 19 maart 2019)

Nummer

3497

Onderwerp

Problemen Qbuzz Drechtsteden - Molenlanden – Gorinchem

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

De fractie van GroenLinks heeft op zaterdag 16 maart een inloop-spreekuur gehouden in Dordrecht naar aanleiding van de problemen rond de OV-concessie Drechtsteden - Molenlanden - Gorinchem. Daar hoorden wij dat mensen de bus niet meer nemen door de slechte kwaliteit van de dienstverlening, dat mensen zich oriënteren op het opzeggen van hun busabonnement en de aanschaf van een (tweede) auto en dat de situatie leidt tot een extreem hoog ziekteverzuim extreem bij chauffeurs.

1. *Is het College het met GroenLinks eens dat de provincie een continue verbetering van het openbaar vervoer moet nastreven? Graag een toelichting*

Antwoord

Het College streeft naar een betaalbaar, betrouwbaar en beschikbaar openbaar vervoer in de Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (DMG), waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de vraag. Deze ambitie is verwoord in het Beleidskader Openbaar Vervoer Drechtsteden Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, dat als basis heeft gediend voor het opstellen van het Programma van Eisen voor de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem.

2. *Is het College met ons eens dat het ongewenst is dat een nieuwe concessie leidt tot een verslechtering van de situatie en mensen de auto in jaagt? Graag toelichting?*

Antwoord

Omdat de aanpassingen, die Qbuzz op verzoek van de provincie Zuid-Holland heeft doorgevoerd op onderdelen nog niet hebben geleid tot de gewenste verbeteringen, heeft de provincie Qbuzz gevraagd om aanvullende maatregelen te nemen. Deze maatregelen zijn op 31 maart 2019 ingevoerd. Over deze aanvullende verbeteringen OV concessie DMG hebben wij u op 8 maart jl. per brief geïnformeerd.

3. *Welke mogelijkheden ziet het College om de dienstverlening op korte termijn te verbeteren? En welke op langere termijn?*

Antwoord

Qbuzz heeft op ons verzoek op 31 maart jl. verschillende wijzigingen doorgevoerd in de dienstregeling, die beoogden de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering verbeteren, waar wij u op 8 maart jl. over hebben geïnformeerd. Er is een netwerkwijziging in Dordrecht doorgevoerd om de bedrijventerreinen beter te ontsluiten en diverse verbeteringen in de dienstregeling. Ook zijn de rijtijden verbeterd. Er wordt hiernaast door Qbuzz gewerkt aan de ICT-problemen, aan de verbetering van de OV-chipkaartapparatuur, wifi en reisinformatie in de voertuigen. Een groot deel van de telematica problemen waar de reizigers last van hebben zijn opgelost of worden binnenkort opgelost.

Vervoerkundige verbeteringen op langere termijn worden meegenomen bij de ontwikkeling van het Vervoerplan 2020.

Sinds december'18 is ten gevolge van deze concessiewisseling veel buslijnen zijn gewijzigd of zelfs opgeheven. Eén van de opgeheven lijnen is lijn 81/181 tussen Gorinchem en Utrecht. Reizigers voor Meerkerk of Lexmond moeten nu met bus 80 en dan op knooppunt A27 overstappen. Naar verluidt levert dit overvolle bussen en levensgevaarlijke situaties op, omdat reizigers een drukke weg over moeten steken.

4. *Is het College met GroenLinks eens dat een rechtstreekse verbinding tussen Gorinchem en Meerkerk en Lexmond gewenst is? Zo ja, wanneer komt die er? Zo nee, waarom niet en hoe gaat het College dan deze gevaarlijke situatie oplossen?*

Antwoord

De keuze om lijn 81 bij Meerkerk te laten aansluiten op lijn 387 is in lijn met het provinciaal beleid om lijnen te strekken en het onderliggend net op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) te laten aansluiten (waardoor lijnen minder parallel aan elkaar lopen). De reistijden zijn ondanks de extra overstap vergelijkbaar.

Er zijn op 22 en 23 maart jl. snelheid beperkende maatregelen getroffen om de verkeerssituatie op het knooppunt A27 te verbeteren. De maatregelen zijn er op gericht de situatie op korte termijn te verbeteren. Momenteel onderzoekt de provincie het huidige gebruik van het OV knooppunt. Op basis van dit onderzoek wordt voor de lange termijn, in samenwerking met andere wegbeheerders, Qbuzz, gemeenten en het reizigersoverleg een voorstel voor de inrichting van het knooppunt opgesteld dat aansluit bij de wensen van alle partijen en toekomst vast is.

5. *Welke eisen zijn er in de concessie gesteld met betrekking tot de fysieke veiligheid en beschikbaarheid?*

Antwoord

In het Programma van Eisen zijn frequentie eisen opgenomen voor kernen met dekkingseisen (Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht, Alblasserdam, Hendrik Ido Ambacht, Gorinchem, Giessendam/Neder-Hardinxveld en Sliedrecht) en kernen met ontsluitingseisen (alle overige kernen en buitengebied). In kernen met dekkingseisen komt de bus op werkdagen tot 19.00 uur minimaal twee keer per uur langs en op zaterdag tot 19.00 uur minimaal één keer per uur.

Op zondag en in de avonduren wordt vast lijngebonden openbaar vervoer of oproepafhankelijk of deur-halte vervoer aangeboden.

In kernen met ontsluitingseisen wordt doordeweeks en in het weekend vast lijngebonden openbaar vervoer of oproepafhankelijk of deur-halte vervoer aangeboden.

Voor kernen met een dekkingseis biedt de concessiehouder een openbaar vervoerverbinding met de bus- en/of treindienst aan die aan de volgende eisen voldoet:

- a. Van alle woonadressen binnen de kern beschikt minimaal 85 procent over ten minste één door HOV/R-net bediende verplichte of mogelijke halte of station binnen een hemelsbrede straal van 800 meter of over ten minste één door het openbaar vervoer bediende gewone halte of station binnen een hemelsbrede straal van 500 meter;
- b. Voor alle woonadressen binnen de kern moet ten minste één door HOV/R-net bediende verplichte of mogelijke halte of station binnen een hemelsbrede straal van 1.200 meter liggen of ten minste één door het openbaar vervoer bediende gewone halte of station binnen een hemelsbrede straal van 1.000 meter;
- c. Op alle haltes en/of stations voor een kern die noodzakelijk zijn voor het voldoen aan de bovengenoemde eisen, wordt ten minste de minimumfrequentie aangeboden die voor de betreffende kern is voorgeschreven in het Programma van Eisen.

Alle in te zetten treinen en bussen dient de concessiehouder te voorzien van een functionerend en registratief digitaal bewakingssysteem. Het treinmaterieel dient voorzien te zijn van een treinbeveiligingssysteem dat compatibel is met de infrastructuur.

6. *Daarnaast geeft men aan dat bus 387 vaak zo vol zit dat er niemand meer bij kan en vaak te laat is. Herkent het College deze signalen? Zo ja, hoe gaat het College er voor zorgdragen dat de capaciteit op deze lijn op orde komt?*

Antwoord

Het komt voor dat reizigers door volle bussen niet mee kunnen reizen met het openbaar vervoer. Daarom heeft Qbuzz in de spits extra versterkingsritten ingezet op lijn 387, waardoor als de bussen vol zijn, reizigers niet lang hoeven te wachten op de volgende bus. Vertragingen hangen vaak samen met files op de A27/A2. Om de betrouwbaarheid van lijn 387 te verbeteren heeft Qbuzz de gerealiseerde rijtijden uit de eerste maanden van de concessie geanalyseerd en aan de hand hiervan op 31 maart jl. de rijtijden geoptimaliseerd.

's Avonds na 18.54 uur en in het weekend moeten reizigers tussen Gorinchem en Utrecht bij gebrek aan een reguliere verbinding gebruik maken van een belbus en soms zelfs twee belbussen. De prijs van deze bus is hoger dan het reguliere tarief.

7. *Waarom is het tarief van de belbus hoger dan het reguliere tarief? Past dit binnen de kaders van de concessieverlening?*
- Zo nee, welke mogelijkheden ziet het College om dit bij te sturen?*
 - Zo ja, hoe passen die kaders bij het beleid om hogere tarieven alleen toe te staan als er geen alternatief tegen regulier tarief beschikbaar is? Welke mogelijkheden ziet het College om dit bij te sturen?*

Antwoord

Tussen Gorinchem en Utrecht rijden ook 's avonds en in het weekend twee bussen per uur. Voor de route van lijn 80 (Gorinchem – Meerkerk via Arkel) geldt dat 's avonds en in het weekend geen vaste lijndienst rijdt, maar alleen vraagafhankelijk vervoer.

Het tarief van de belbus past binnen de kaders van de concessieverlening. Het Programma van Eisen geeft ruimte voor een tarief van € 2,70 (prijsspeil 2017) per enkele reis per zone voor het deur-halte vervoer (en ander oproepafhankelijk vervoer). Dit tarief is op 1 januari 2019 geïndexeerd conform het Programma van Eisen. Net als bij andere provincies is de overweging dat vraagafhankelijk openbaar vervoer per dienstregelingsuur duurder is dan regulier openbaar vervoer, hetgeen een hogere prijs rechtvaardigt. In dit gebied is het gebruik van het regulier openbaar vervoer in de avonduren te laag om reguliere openbaar vervoerlijnen aan te bieden. Het vraagafhankelijk openbaar vervoer is dan een goed alternatief. Een hogere bijdrage van de provincie zou ten koste gaan van het overig openbaar vervoer.

Wij begrepen dat de busverbindingen van Sliedrecht en Papendrecht op zondag weg is.

8. *Hoe kunnen reizigers op zondag van en naar Sliedrecht en Papendrecht reizen op zondag?*

Antwoord

Sliedrecht en Papendrecht worden op zondag door meerdere buslijnen bediend. Reizigers kunnen met bus 380 van Sliedrecht naar Papendrecht reizen en van Papendrecht naar Sliedrecht. Voor een deel van Papendrecht geldt dat er wel sprake is van een langere afstand tot de halte op zondag, omdat de fijnmazig ontsluitende buslijn dan niet rijdt. Wie niet op eigen gelegenheid bij de haltes aan de hoofdroute kan/wil raken kan gebruikmaken van de deur-halte taxi.

9. *Is het College van plan deze bereikbaarheid op zondag te verbeteren? Graag een toelichting*

Antwoord

In principe zijn beide gemeenten op zondag bereikbaar met het openbaar vervoer. Qbuzz zal nog nadere voorlichting geven over het gebruik van het flexibel vervoer, waaronder de deur-halte taxi, om de bekendheid te vergroten.

Op sommige lijnen wordt gebruik gemaakt van touringcars voor het vervoer.

10. *Welke lijnen betreft dit?*

Antwoord

Op de lijnen 387 en 388 worden door Qbuzz tempo 100 bussen (semi-touringcars) ingezet. Andere touringcars werden alleen in de eerste weken van de DMG concessie ingezet ter versterking van een aantal lijnen.

11. *Hoe wordt op deze lijnen de toegankelijkheid voor mensen met een beperking geregeld? Graag een toelichting.*

Antwoord

De tempo100 bussen voldoen aan de Europese richtlijnen voor toegankelijkheid. Zij zijn uitgerust met een rolstoellift.

Onze fractie concludeert ook dat de bereikbaarheid van dorpen met het OV, zowel qua bereikbaarheid als qua prijs, een aandachtspunt blijft.

12. *Kan het College ons een overzicht verschaffen voor de hele provincie hoe de bereikbaarheid in kleine kernen is geregeld in onze provincie, zowel door de weeks als 's avonds en in het weekend?*

Antwoord

Alle (kleine) kernen zijn ontsloten door openbaar vervoer, hetzij via een reguliere buslijn, hetzij via oproepafhankelijk vervoer of deur-halte vervoer waarbij reizigers naar de dichtstbijzijnde OV-halte worden gebracht.

Het is duidelijk dat er lessen getrokken kunnen worden uit deze concessieverlening en verbeteringen worden doorgevoerd, zowel in de huidige concessie als voor een volgende concessie.

13. *Wanneer wordt deze concessie geëvalueerd? Hoe wordt dit gedaan? Hoe worden inwoners, reizigers, chauffeurs en volksvertegenwoordigers bij deze evaluatie betrokken? Graag een toelichting.*

Antwoord

Naar verwachting vindt nog voor het einde van het jaar de evaluatie van de concessie DMG plaats onder andere in overleg met de regio's en de gemeenten in de Stuurgroep DMG en het overleg met de reizigers (het reizigersoverleg). Uiteraard worden de resultaten met de Provinciale Staten gedeeld. Tussentijds wordt de uitvoering van de concessie gemonitord, met de effecten van de aanvullende maatregelen die op 31 maart jl. zijn genomen.

Den Haag, 16 april 2019

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit