



Datum : 16 oktober 2005
Dienst/sector : WVV/VBV
Registratienummer : 2005WVV001833i

Nummer PS : PS2005IME09
Commissie : IME
Portefeuillehouder : de heer G. Mik

Titel : OV bereikbaarheid in kleine kernen, proef met kleinschalig openbaar vervoer

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit pag. 3

Toelichting pag. 5

Bijlage(n):

1. Voorstel voor proef met kleinschalig vraagafhankelijk openbaar vervoer
2. Routekaart "Publicar"
3. Voorstel voor proef met buurtbus
4. Routekaart buurtbus
5. Kaart met huidige lijnennet in Zuidwest Utrecht

Inleiding

Op 16 juni 2005 zijn de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden van "Publicar"¹ in de provincie Utrecht gepresenteerd aan de commissie IME. "Publicar" is kleinschalig vraagafhankelijk openbaar vervoer gericht op dunne vervoersstromen. Dit naar aanleiding van het verzoek van de Statencommissie de mogelijkheden voor invoering van het Zwitserse systeem "Publicar" te verkennen. Het college, bij monde van de heer Mik, heeft aangegeven een voorstel voor een proef te maken en dit voor te leggen aan de commissie. Dit is geagendeerd voor 24 november 2005.

In het bijgevoegde Statenvoorstel zijn twee alternatieven uitgewerkt: een proef met kleinschalig vraagafhankelijk openbaar vervoer ("Publicar") en een proef met de buurtbus. Voor dit laatste alternatief ziet ook de vervoerder mogelijkheden in Zuidwest Utrecht. Bij het verkennen van de mogelijkheden voor "Publicar" zijn twee randvoorwaarden geformuleerd voor de levensvatbaarheid van dit concept. Eén van deze voorwaarden is dat "Publicar" geen overlap mag hebben met regiotaxi of lijnbus, waardoor de systemen elkaar beconcurreren. In de provincie Utrecht is geen locatie beschikbaar waar "Publicar" aan deze voorwaarde kan voldoen. Wel kan "Publicar" in Zuidwest Utrecht een verbetering voor het netwerk betekenen, omdat naast bestaande verbindingen met een overstap, een rechtstreekse verbinding wordt geboden tussen Woerden en een aantal (kleine) kernen. De buurtbus kan eveneens niet aan deze voorwaarde voldoen, maar de exploitatiekosten van een buurtbus zijn aanzienlijk lager, doordat de chauffeurs van de bus vrijwilligers zijn. Bovendien kan de buurtbus een bestaande lijn vervangen, omdat ook de buurtbus een lijnbus is. De overlap wordt dan deels tenietgedaan. Bij "Publicar" is dit niet aan te bevelen, omdat "Publicar" vraagafhankelijk vervoer is en daarmee van heel andere aard dan een lijnbus. In de provincie Utrecht rijdt de buurtbus in de gemeente Ronde Venen al jaren naar tevredenheid van burgers. In die gemeente is de beschikbaarheid van vrijwilligers nooit een probleem geweest. Inmiddels heeft ook de gemeente Bunschoten de wens om een buurtbus op te zetten. Zij heeft de provincie benaderd voor ondersteuning van dit project.

¹ Tot nu toe is als werknaam "Publicar" gehanteerd. Dit is echter een geregistreerde naam. Voor de proef wordt een nieuwe naam geïntroduceerd.

Gedeputeerde staten hebben een voorkeur voor een proef in Zuidwest Utrecht met de buurtbus.

Provinciale Staten staan nu voor de keuze om een besluit te nemen over de uitvoering van de proef. Wij geven de volgende opties aan.

Bij dit voorstel is een ontwerp-besluit toegevoegd voor een proef met de buurtbus.

Verder zijn in de bijlagen de voorstellen voor een proef met kleinschalig vraagafhankelijk openbaar vervoer en een proef met buurtbus opgenomen.

Besluit

Besluit van provinciale staten van Utrecht van 12 december 2005;

Op het voorstel van gedeputeerde staten van 1 november 2005 dienst/sector WVV/VBV, nummer 2005wvv001833i;

Besluiten;

1. In 2006 een proef met een buurtbus uit te voeren in het concessiegebied Zuidwest Utrecht, zoals omschreven in de notitie “Voortstel proef buurtbus in kleine kernen”.
2. Hiervoor €140.000 beschikbaar te stellen uit de begrotingspost Reserve stimulering ov, B044.5004.

voorzitter,

griffier,

Toelichting

Aan Provinciale Staten,

Wettelijke grondslag

De proef past binnen de concessie streekvervoer Zuidwest Utrecht die Gedeputeerde Staten op grond van artikel 20 lid 2 van de Wet personenvervoer 2000 hebben verleend en binnen de CVV-overeenkomst, die de provincie heeft gesloten op grond van artikel 6 van het Besluit personenvervoer 2000. Volgens de wet personenvervoer 2000 zijn Gedeputeerde Staten gerechtigd concessies te verlenen, wijzigen of intrekken (artikel 20, lid 1). Aanvullende afspraken worden vastgelegd in een met beide vervoerders te sluiten overeenkomst. Er is geen sprake van subsidieverlening als bedoeld in titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht, omdat de uitvoering van de proef is aan te merken als een aan de provincie te leveren dienst (art.4:21 lid 1 AWB).

Beoogd effect

Publicar

De proef met “Publicar” heeft als doel ervaring op te doen met een nieuwe vorm van kleinschalig vraagafhankelijk openbaar vervoer in kleine kernen. De proef moet inzicht geven of “Publicar” geschikt is om het aanbod van openbaar vervoer in de kleine kernen van de provincie Utrecht te verbeteren, dan wel moet de proef inzicht verschaffen in andere mogelijkheden om dit aanbod te verbeteren. Specifiek voor Zuidwest Utrecht moet de proef inzicht geven of met “Publicar” een rechtstreekse verbinding tussen Woerden en een aantal (kleine) kernen aan te bieden is.

Buurtbus

De proef met de buurtbus heeft als doel na te gaan of het bestaande netwerk in de Zuidwest Utrecht efficiënter te exploiteren is. Daarnaast moet de proef inzicht geven of de met de buurtbus een rechtstreekse verbinding tussen Woerden naar (kleine) kernen in Zuidwest Utrecht aan te bieden is.

Evaluatie

Het succes van buurtbus, dan wel “Publicar” wordt bepaald aan de hand van de volgende aspecten:

- de tevredenheid van de reizigers met de buurtbus dan wel “Publicar”;
- aantal nieuwe reizigers in het openbaar vervoer;
- kostendekkingsgraad;
- uitvoerbaarheid van het concept (onder andere wachttijden bij Publicar, beschikbaarheid van vrijwilligers bij de buurtbus).

Argumenten

Publicar

Tijdens de werkconferentie van de commissie IME over bereikbaarheid in kleine kernen is gebleken dat het aanbod van openbaar vervoer in kleine kernen niet aansluit bij de vraag. Tijdens deze conferentie werd stilgestaan bij het Zwitserse Systeem “Publicar” en de goede ervaringen die men daar heeft. Het college heeft naar aanleiding van het verzoek van de commissie IME een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor “Publicar” in Utrecht. Uit dit onderzoek is gebleken dat “Publicar” een toegevoegde waarde voor de provincie kan hebben, mits het systeem niet concurreert met het bestaande netwerk van lijnbussen en regiotaxi’s en er gemiddeld twee reizigers per rit zijn. Gedeputeerde Staten hebben besloten een voorstel voor een proef uit te werken. Deze proef heeft als doel na te gaan in hoeverre “Publicar” aansluit op de behoeften in vergelijking met het bestaande openbaar vervoernetwerk en de mogelijkheden om “Publicar” te exploiteren.

In de provincie Utrecht is geen locatie waar “Publicar” ingevoerd kan worden, zonder dat dit concurreert met de regiotaxi of met lijnbussen. Wel kan “Publicar” een verbetering van het netwerk betekenen in Zuidwest Utrecht. In dit gebied missen een aantal kernen een rechtstreekse verbinding naar Woerden. Het merendeel van de kernen heeft een verbinding met Woerden, maar hiervoor is een overstap nodig. Door “Publicar” aan te bieden voor de kernen Lopikerkapel, Uitweg, Lopik, Oudewater en Papekop krijgen deze een rechtstreekse verbinding naar Woerden. Gedurende de proef wijzigen de overige lijnen niet.

Buurtbus

Een alternatief voor “Publicar” is de buurtbus. De buurtbus heeft overeenkomsten met een lijnbus. Er is sprake van een vaste dienstregeling en een vaste route. De buurtbus hoeft van tevoren niet gereserveerd te worden. Een groot verschil is dat de chauffeurs vrijwilligers zijn, waardoor de exploitatiekosten van de buurtbus lager zijn dan een lijnbus of “Publicar”. Daarnaast is de buurtbus kleiner dan een lijnbus.

Naast het aanbieden van een rechtstreekse verbinding naar Woerden kan de bestaande lijn 105/605 vervangen worden door een buurtbus. Dit biedt exploitatievoordelen, daarnaast kan – indien daaraan behoefte is – de bus vaker rijden in het weekend en de avonduren. Een verschil voor de reiziger is dat zij nu met een kleinere bus reizen en dat de chauffeur een vrijwilliger is. De nieuwe route betekent een wijziging voor reizigers tussen Lopik/Cabouw en Schoonhoven. Dit deel wordt niet vervangen door de buurtbus, omdat deze na Cabouw naar Woerden rijdt en niet naar Schoonhoven. Reizigers kunnen wel gebruik blijven maken van lijn 195/295 (zie bijlage 5). De haltes liggen net buiten de kern aan de N210.

Kantttekeningen

Publicar

1. Het risico bestaat dat de provincie besluit, ondanks tevredenheid van gebruikers, de proef niet voort te zetten, omdat uit de proef blijkt dat exploitatie van het systeem te duur is, bijvoorbeeld door een te gering aantal reizigers. Het onderzoek moet uitwijzen of gemiddeld twee reizigers per rit gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. Eerdere ervaringen met opheffen van lijngebonden vervoer heeft geleerd dat dit vrijwel altijd negatieve publiciteit oplevert. Dit kan enigszins worden ondervangen door vooraf goed te communiceren dat de lijn tijdelijk wordt ingevoerd en aan te geven wanneer de proef geslaagd is en voortgezet zal worden.
2. Er is een alternatief voor “Publicar” dat naar verwachting evengoed of beter aansluit bij de behoefte van reizigers in kleine kernen. Dit is buurtbus. Voordeel van dit systeem is dat de reiziger niet eerst telefonisch hoeft te reserveren. Nadeel is dat geen sprake is van deur-tot-deur vervoer. Doordat de chauffeurs van de buurtbus vrijwilligers zijn, zijn de kosten laag. Deze bedragen per jaar circa €105.000. De exploitatiekosten van “Publicar” zijn in relatie tot de exploitatiekosten met de buurtbus hoog (circa €500.000 per jaar). Deze kosten zijn vergelijkbaar met een (kleine) bus die elk uur rijdt (zonder telefonische reservering). Gezien het verwachte aantal reizigers zijn de kosten per reiziger relatief hoog zijn. Deze bedragen circa €20,- indien bij elke rit minimaal twee reizigers vervoerd worden. Op basis van de huidige cijfers worden geen hogere reizigersaantallen verwacht.
3. In het onderzoek naar de mogelijkheden in Utrecht voor “Publicar” zijn de volgende randvoorwaarden gesteld:
 - het aantal reizigers per rit moet minimaal 2 bedragen;
 - “Publicar” heeft geen bestaansrecht naast het lijngebonden ov en de regiotaxi, uitsluitend in plaats van één van beide systemen.

De gekozen locatie voldoet niet aan de tweede voorwaarde. Alle kernen op de voorgestelde lijn worden ontsloten met een lijnbus, een regiotaxi of beide systemen. "Publicar" zal naar alle waarschijnlijkheid reizigers uit beide systemen halen. Om hoeveel reizigers dit gaat, moet de proef uitwijzen.

Buurtbus

1. Ook bij de buurtbus bestaat het risico dat dit na evaluatie niet voortgezet zal worden (zie verder punt 1 bij "Publicar"). Met name de beschikbaarheid van voldoende vrijwilligers is een risicofactor. Het risico dat de buurtbus om financiële redenen stopgezet moet worden is veel kleiner, doordat de kosten aanzienlijk lager zijn dan "Publicar".
2. Ook voor de buurtbus geldt dat deze overlap heeft met bestaande verbindingen. De buurtbus zal waarschijnlijk reizigers uit de bestaande lijnbus trekken. De kans dat de buurtbus reizigers weghaalt bij de regiotaxi is kleiner, omdat dit geen deur tot deur vervoer is.
3. De wijziging voor reizigers tussen Lopik/Cabouw en Schoonhoven kan negatieve reacties opleveren. Er tegenover staat dat de inwoners een rechtstreekse verbinding naar Woerden krijgen. Dit is een belangrijk aandachtspunt in de communicatie. Ook de wijziging voor reizigers tussen IJsselstein en Nieuwegein kan negatieve reacties opleveren. Hier zijn echter voldoende alternatieven waar in de communicatie op gewezen kan worden. Daarnaast zal in overleg met de vervoerder nagegaan worden of verplaatsen van de haltes van lijn 195/295 gedurende de proef mogelijk is.

Financiën

Publicar

De kosten voor uitvoering van de proef bedragen:

- € 250.000 exploitatie "Publicar" gedurende **zes maanden**. Door de huidige bekostigingssystematiek in het openbaar vervoer vloeien de reizigersopbrengsten gedurende deze proef niet terug naar de vervoerder. Het aantal reizigers heeft geen invloed op de kosten van de proef. De verrekening van de toeslag moet nog nader worden uitgewerkt, maar zal slechts marginale invloed hebben op de opbrengsten;
- Circa € 5000 compensatie regiotaxivervoerder;
- Circa €10.000 voor het inrichten van 20 haltes (in twee richtingen);
- € 50.000 onderzoekskosten;
- € 25.000 communicatiekosten.

Totale kosten voor de proef bedragen maximaal €340.000.

Bij voortzetting van de proef moet rekening gehouden worden met exploitatiekosten van circa €500.000 per jaar

Buurtbus

De kosten voor invoering en evaluatie van de buurtbus bedragen:

- €50.000 exploitatie buurtbus gedurende **zes maanden**;
- €50.000 onderzoekskosten;
- Circa €10.000 voor het inrichten van 20 haltes (in twee richtingen);
- Circa €5000 bijdrage aan de vrijwilligersorganisatie;
- €25.000 communicatiekosten.

Totale kosten voor de proef bedragen maximaal €140.000.

Bij voortzetting van de proef moet rekening gehouden worden met exploitatiekosten van circa €105.000 per jaar. Totaal gezien over de verschillende begrotingsposten betekent dit dat alternatief B nagenoeg budgettair neutraal is.

Daarnaast is er een wijziging in de exploitatiebijdrage doordat de lijn 105/605 vervangen wordt door een buurtbus. De exploitatiebijdrage kan naar schatting verminderd worden met € 150.000 voor een half jaar. Het exacte bedrag moet in overleg met de vervoerder worden bepaald.

Juridisch

De proef past binnen de concessie Streekvervoer Zuidwest Utrecht en de CVV-overeenkomst voor dat gebied. De concessie is verleend voor het gebied. Dit betekent dat Connexxion het alleenrecht heeft om lijngebonden openbaar vervoer uit te voeren in Zuidwest Utrecht. Een proef mag dan ook niet uitgevoerd worden door een andere partij dan Connexxion. Met het regio-taxi bedrijf is een contract afgesloten over de uitvoering van vraagafhankelijk vervoer. Met beide vervoerders zal voor de uitvoering van de proef een overeenkomst worden gesloten. Het overleg hierover met de vervoerders moet nog worden gestart. Connexxion heeft reeds aangegeven positief te zijn ten aanzien van een proef met de buurtbus.

Voor een deel van het traject is een ontheffing van B&W van Reeuwijk nodig, omdat deze route is afgesloten voor doorgaand verkeer.

De proef kan alleen doorgang vinden als de overeenkomst tot stand komt en de benodigde ontheffing wordt verleend.

Europa

De proef behoeft niet (Europees) te worden aanbesteed. Evenmin is nodig dat de provinciale bijdrageverlening als "staatssteun" wordt aangemeld bij de Europese Commissie in Brussel. Immers, het systeem van de Wet personenvervoer 2000 juncto het Besluit personenvervoer 2000 brengt mee, dat de beide vervoerders het exclusieve recht hebben om in het proefgebied openbaar vervoer respectievelijk CVV te verrichten. Er is derhalve geen gevaar voor (dreigende) vervalsing van de mededinging op de gemeenschappelijke markt en/of ongunstige beïnvloeding van de tussenstaatse handel.

Realisatie

Publicar:

De proef met "Publicar" wordt in 2006 uitgevoerd in het concessiegebied Zuidwest Utrecht. Publicar is een bus die op afroep volgens een vaste dienstregeling rijdt. De bus rijdt van een vast beginpunt naar een vast eindpunt, maar de tussenliggende route varieert. In bijlage 1 is de proef nader beschreven. "Publicar" rijdt van Lopikerkapel naar Woerden via de kleine kernen in Zuidwest Utrecht (zie bijlage 2). De bestaande lijnen worden niet gewijzigd.

Buurtbus:

De proef met de buurtbus wordt in 2006 uitgevoerd in het concessiegebied Zuidwest Utrecht. De buurtbus is een lijnbus met vaste haltes en een vaste dienstregeling. De chauffeurs zijn vrijwilligers. In bijlage 3 is de proef nader beschreven. De buurtbus rijdt van Nieuwegein naar Woerden via de kleine kernen in Zuidwest Utrecht (zie bijlage 4). Omdat de buurtbus een lijnbus is, vervangt deze de bestaande lijnbus 105 en lijntaxi 605 tussen Schoonhoven en Nieuwegein. Lijn 105/605 tussen Schoonhoven en Lopik en IJsselstein en Nieuwegein wordt niet vervangen door de buurtbus. Er blijft echter met lijn 195 en 295 een verbinding bestaan tussen Schoonhoven en Lopik (zie bijlage 5). Tussen IJsselstein en Nieuwegein biedt de sneltram een goed alternatief.

Communicatie

Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld waarin aandacht is voor:

- communicatie met de inwoners van het proefgebied
- communicatie met gemeenten

Benodigd budget voor de communicatie is €25.000

Samenvatting

Hierna volgt een overzicht van de belangrijkste kenmerken van “Publicar” en buurtbus en de consequenties van een proef in Zuidwest Utrecht.

	Publicar	Buurtbus
Kenmerken	<ul style="list-style-type: none"> • Vaste dienstregeling op afroep • Vaste begin en eindhalte, variabele tussenliggende route • Wachtijd maximaal 10 minuten • Deur-tot-deur vervoer beperkt mogelijk • Chauffeurs in loondienst 	<ul style="list-style-type: none"> • Vaste dienstregeling • Route is geheel vast • Geen wachttijden • Geen deur-tot-deur vervoer • Chauffeurs zijn vrijwilligers
Kosten proef	<ul style="list-style-type: none"> • €340.000 	<ul style="list-style-type: none"> • €140.000
Geschatte exploitatiekosten per jaar	<ul style="list-style-type: none"> • €500.000 • exploitatiekosten lijn 105/605 ongewijzigd 	<ul style="list-style-type: none"> • €105.000 • exploitatiekosten lijn 105/605 vervallen
Wijziging in lijnvoering t.o.v. huidige situatie	<ul style="list-style-type: none"> • geen wijziging in bestaande netwerk • “Publicar” tussen Lopikerkapel en Woerden 	<ul style="list-style-type: none"> • Lijn 105/605 wordt vervangen door buurtbus. • Buurtbus vervangt niet de route tussen Lopik en Schoonhoven en IJsselstein en Nieuwegein • Wel alternatief voor reizigers op deze trajecten. • Buurtbus tussen Lopikerkapel en Woerden
Geschat aantal reizigers	<ul style="list-style-type: none"> • Gemiddeld maximaal twee per rit 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemiddeld maximaal twee per rit voor nieuwe traject. • Nauwelijks gevolgen vervanging lijn 105/605
Risico	<ul style="list-style-type: none"> • Hoge exploitatiekosten bij gering aantal reizigers 	<ul style="list-style-type: none"> • Niet van de grond komen vrijwilligersorganisatie