

Opwaardering m.b.t. SB Uitgangspunten Vervoersplannen 2024 U-OV en Syntus

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
CDA	1	<p>Opwaardeerverzoek: Het CDA wil dat de kernen in de provincie goed bereikbaar worden of blijven met het OV. Een voorbeeld daarvan is de kern Meerkerk in Vijfheerenlanden. In dit plan wordt onderzoek of de halte Meerkerk als stop voor de bussen vanuit 'het zuiden' (Breda) gemist. Het CDA heeft eerder verzocht om dit ook te onderzoeken en dat was ook meegenomen (in andere SB). Loopt dit nog of zou het hierin kunnen worden meegenomen?</p>	<p>Antwoord: zie beantwoording van vraag 1 van de CU.</p>
SGP	2	<p>Opwaardeerverzoek:</p> <ul style="list-style-type: none"> We willen graag met gedeputeerde in gesprek over de werking en zekerheid van de pluslijst 	<p>De exacte omvang van het pluspakket is nu nog niet bekend omdat deze afhangt van het moment dat opschalingen van de dienstregeling kunnen worden doorgevoerd, wanneer de 100% dienstregeling weer wordt gereden en hoe ver de tussentijdse opschalingen gaan. De niet gereden DRU's door afschaling worden namelijk gebruikt om het pluspakket te bekostigen. Het pluspakket is een pakket dat boven op het basispakket komt. Het basispakket wordt sowieso altijd gereden. Het basispakket heeft dezelfde omvang in aantal DRU's als de dienstregeling in 2023. Kortom de werking van de pluslijst kan nu nog niet aan gegeven worden en ook niet de zekerheid dat deze er komt. Wanneer dat medio dit jaar duidelijk wordt, dan worden uw Staten ook geïnformeerd (Hopelijk kan dat inn 1 van de infosessies met de Staten over het vervoerplan; overigens is pluspakket vervoerplan natuurlijk <i>hardcore</i> aan GS voorbehouden uitvoering).</p>
		<ul style="list-style-type: none"> wenselijke uitbreidingen 	<p>De vervoerders gaan voor wat betreft uitbreidingen in het pluspakket als eerste kijken naar waar uitbreidingen wenselijk zijn vanwege drukke ritten en eventueel te verwachte overbezetting bij groei aan reizigers. Daarna wordt gekeken naar uitbreidingen zoals benoemd in de uitgangspunten, zoals bij voorbeeld extra ritten tussen Montfoort en Woerden.</p>

		<ul style="list-style-type: none">• de situatie rondom werkgeverschap in de dienstregeling van 2024	<p>Verwachting is nu dat personeelsproblemen opgelost zouden moeten zijn in 2024. Om dat te bewerkstelligen gebruiken we in 2024 indien nodig ook het boete-instrument waarbij we twee data hebben afgesproken:</p> <ul style="list-style-type: none">- per 1 april moet de rituitval weer terug naar reguliere proporties;- per 8 juli a.s. dient de dienstregeling weer 100% conform vastgesteld Vervoerplan 2023 te rijden
--	--	---	--

<p>ChristenUnie</p>	<p>3</p>	<p>Opwaardeerverzoek: In de plannen ligt de focus terecht op U-OV en Syntus in onze vervoersregio. Toch missen wij een paragraaf "aan de randen van ons vervoersgebied". Ter inspiratie willen we twee punten opnoemen:</p> <p>1. Er rijden heel veel bussen vanuit Breda naar Utrecht. Nadat deze bussen Brabant hebben verlaten is de eerstvolgende stopplaats knooppunt Vianen en vandaar naar Utrecht CS. Om het autoverkeer op de A27 te verminderen is het wenselijk dat deze bussen ook stoppen bij het knooppunt Meerkerk waardoor de inwoners uit de Alblasserwaard - Vijfheerenlanden een uitstekend alternatief hebben om de bus te pakken naar Utrecht en vooral ook naar Breda. Kunnen wij de lobby richting de Brabantse vervoersregio opnemen in onze eigen vervoersplannen?</p> <p>2. De inwoners van het westelijk deel van de Vijfheerenlanden zijn blij met de herintroductie van de avondbus tussen Vianen en Ameide. Is het binnen het beschikbare tijdslot mogelijk om deze bus door te laten rijden tot bijvoorbeeld Nieuwpoort / Veerpont naar Schoonhoven? Overdag wordt dit traject gereden vanuit de Vervoersregio Zuid-Holland Zuid.</p>	<p>1. De lobby voor halteren bij Meerkerk voeren we ook. Dit gebeurt op andere tafels: in het kader van de ontwikkeling Bus Rapid Transit (BRT), waar deze BGRU corridor een belangrijke van is, en daarnaast brengen wij dit als wens in voor het jaarlijkse vervoerplan van de Brabantse concessie waarbinnen deze lijnen worden gereden. Brabant is afhoudend tot nu toe, omdat het in hun ogen een verslechtering voor een hele grote groep reizigers is, terwijl er weinig instappers in Meerkerk zullen zijn. Richting Brabant kan je vanuit Meerkerk met overstap in Gorinchem of Vianen ook redelijk snel in Breda Oosterhout komen. En Meerkerk heeft al een goede redelijk snelle verbinding met Utrecht. We onderschrijven de meerwaarde voor Utrechtse inwoners die richting Breda en snel richting stad Utrecht willen reizen om de Brabantliner bij Meerkerk te laten stoppen en dit heeft dus onze aandacht. De uitgangspunten waarover wij u in onze brief hebben geïnformeerd gaan over onze eigen twee Utrechtse concessies en wat wij onze concessiehouders aan richting mee willen geven voor de ontwikkeling van hun Vervoerplannen. Onze concessiehouders rijden deze BGRU-lijnen niet en kunnen dus geen gevolg geven aan de wens om te halteren bij Meerkerk. Daarom hebben we dit ook niet in de uitgangspunten opgenomen.</p> <p>Lijn 90 rijdt 's avonds tussen Vianen Lekbrug – Ameide v.v. en sluit daarbij op busstation Vianen Lekbrug in beide richtingen aan op lijn 85 van/naar Utrecht. Het is niet mogelijk de route te verlengen naar Nieuwpoort. Dan moet een extra bus worden ingezet en gaan de</p>
----------------------------	----------	---	--

			<p>aansluitingen van/naar Utrecht verloren. Bovendien zorgt Zuid-Holland in principe voor die bediening richting veerpont. Alle Utrechtse kernen die door lijn 90 worden aangedaan, worden 's avonds bediend vanuit onze concessie.</p>
--	--	--	---

	<p>Naar aanleiding van een artikel in het AD. https://www.ad.nl/oudewater/syntus-laat-bewoners-hekendorp-en-haastrecht-letterlijk-in-kou-staan-bus-rijdt-dorpen-voorbij~a8b7e729/ Hebben wij in aansluiting de volgende vragen:</p> <p>4 is het voor de vervoerder een verplichting om voor aanvullende vervoercapaciteit zorg te dragen als blijkt dat er structureel te weinig plaats is?</p> <p>6. Welke mogelijkheden heeft de provincie om bij een structureel capaciteitsgebrek oplossingen te creëren / te forceren omdat de provincie inzet op meer en beter Openbaar Vervoer?</p>	<p>Ik ken dit bericht en uw zorgen zijn wat mij betreft terecht, maar er gebeurt gelukkig al wat aan. Wij spreken de vervoerder er altijd op aan als ergens structureel tekort is. Er wordt van de vervoerder verwacht proactief te handelen bij (te) drukke ritten. Dit kan bestaan uit het inzetten van extra capaciteit (grotere bussen indien beschikbaar) of het beter spreiden van de reizigers. Binnenkort start Syntus bijvoorbeeld met een pilot om reizigers te informeren over rustigere ritten rond drukke ritten. Bij lijn 107 is er sprake van één structureel te drukke rit waarbij spreiding mogelijk is. Mocht een structureel capaciteitstekort blijven bestaan en de provincie ontvangt klachten van reizigers wordt de vervoerder gevraagd hier direct naar te handelen en extra rit(ten) te rijden. Dat wordt dus nu voor lijn 107 per 5 maart a.s. gedaan</p> <p>Namelijk nu er vanwege de afschalingen door personeelstekort minder ritten rijden vragen we ook extra aandacht bij onze vervoerders voor structurele overbezettingen. Hier vragen we dus ook regelmatig naar en op basis van de bezettingsoverzichten krijgen we daar ook inzicht in. De drukke ritten op lijn 107 (Gouda-Oudewater-Montfoort-Utrecht) zoals geschetst in het artikel zijn bij Syntus en ons bekend en daarom heeft Syntus ook voorgesteld om per 5 maart a.s. extra versterkingsritten te gaan rijden op lijn 107. We hebben u hierover ook geïnformeerd met onze memo van 30 januari jl. We zijn op dit moment in overleg met Syntus om te bepalen op welk tijdstip de extra ritten gereden gaan worden, waarbij specifiek rekening wordt gehouden met hetgeen in het AD artikel is gemeld. Overigens doen vervoerders meestal uit zichzelf versterkingsritten toevoegen; nu was dat vanwege personeelstekort niet meteen mogelijk. Mocht vervoerder het niet doen ondanks herhaald verzoek, dan kan een boete opgelegd worden.</p>
--	--	--

	<p>1. Ontvangt de provincie ook rapportage over de ritten waarbij haltes worden voorbij gereden omdat de bus (over)vol is</p> <p>2 zo nee, gaat de gedeputeerde hierom vragen en daarover rapporteren</p> <p>3 zo ja, kunnen wij een rapportage ontvangen</p> <p>5 is het overslaan van haltes strijdig met het contract en kan de vervoerder gekort worden op de uitkering van de provincie?</p>	<p>Over het punt hoe u inzicht krijgt of haltes vanwege te drukke bussen worden overgeslagen. Allereerst normaal komt dit heel weinig voor; nu met personeelstekort kan dat soms helaas iets meer zijn. Het voorbijrijden van haltes is een vorm van rituitval. Over rituitval in het algemeen worden wij op maandbasis gerapporteerd door Syntus, maar niet specifiek welk deel van deze ritten als uitgevallen is bestempeld doordat haltes zijn overgeslagen. We krijgen rapportages over rituitval in het algemeen en daar sturen we ook op. Daarnaast vragen we op onregelmatige basis aan de vervoerder een overzicht van de gemiddelde bezetting van de ritten per maand. Dit doen wij op basis van signalen die we van reizigers, gemeenten of consumentenorganisaties ontvangen. Als blijkt dat de capaciteit onvoldoende is, wordt verwacht van de vervoerder hier proactief op in te springen. Indien nodig spreken we de vervoerder daarop aan en dat hebben we in de situatie die in het AD-artikel wordt geschetst ook gedaan. In dit geval van deze specifieke rit van lijn 107 hadden we dit ook al snel in beeld. In de jaar- en trendrapportage die u jaarlijks ontvangt wordt u over de totale omvang van de rituitval gerapporteerd; in geen enkele bron wordt specifiek melding gemaakt van overgeslagen haltes. De vervoerder dient natuurlijk gewoon het vastgestelde vervoerplan uit te voeren en daarmee haltes te bedienen.</p>
--	---	---