

Utrecht, 13 september 2011  
Pythagoraslaan 101  
Tel. 030-2589111

Afdeling : MOB  
Nummer : 809812B8

Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen  
ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld  
door de heer F. Bekkers van GroenLinks  
betreffende de aantakking van buslijn 120 op  
station Abcoude (d.d. 29-08-2011)

Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door de heer F. Bekkers van GroenLinks betreffende de aantakking van buslijn 120 op station Abcoude (d.d. 29-08-2011)

### Toelichting

GroenLinks is verheugd over de in uw statenbrief “dienstregelingwijziging openbaar vervoer per 22 december 2011” aangekondigde proef om buslijn 126 aan te laten takken op station Abcoude. Voor de inwoners van Abcoude is echter aantakking van buslijn 120 op het station Abcoude nog belangrijker. Immers, buslijn 126 komt van Mijdrecht en rijdt langs het dorp, terwijl buslijn 120 door Abcoude, Baambrugge en Loenersloot heen rijdt.

In de zomer van 2008 zijn deze aantakkingen ook in PS aan de orde geweest. Deze zijn niet ingevoerd vanwege destijds gerapporteerde kosten van € 800.000,- per half jaar en onvoldoende steun van het ROCOV. Wij zijn nu blij met de proef met lijn 126, maar hebben wel vragen in relatie tot lijn 120.

1. Is overwogen buslijn 120 te betrekken in de aangekondigde proef? Zo nee, waarom niet en Zo ja, waarom heeft dit niet geresulteerd in het betrekken van lijn 120 in de proef?

**Antwoord:**

Op aandringen van de gemeente Abcoude (later: De Ronde Venen) hebben we besloten lijn 126 voorlopig te laten aantakken op station. We denken nog steeds dat het omrijden van buslijn 126 om station Abcoude aan te doen per saldo reizigersverlies oplevert. Toch hebben we afgesproken een proef te gaan doen met één van de twee buslijnen. In overleg met de gemeente De Ronde Venen is bepaald dat het de voorkeur heeft om de proef met lijn 126 uit te voeren. Het ontsluiten van de kernen Baambrugge en Loenersloot met lijn 120 is ter sprake gekomen maar de voorkeur van de gemeente (en Connexxion) was een proef met lijn 126. Lijn 126 ontsluit het deel van Abcoude wat het verst van het station ligt en daardoor de meeste kans heeft reizigers naar het station te vervoeren. Ook krijgen de kernen Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen een verbinding met het station. Lijn 120 ontsluit alleen Baambrugge en Loenersloot. Tevens biedt lijn 126 meer mogelijkheden om een aansluiting met treinen op station Abcoude te realiseren. Lijn 120 ligt met de aansluitingen op de trein vast op station Breukelen en daar is niet mee te

2. Hoe verklaart u het negatieve advies van de ROCOV in relatie tot de 1300 handtekeningen van inwoners in het betreffende gebied? Heeft het ROCOV voldoende overleg gehad met die inwoners?

Zoals u wellicht weet, is de situatie ter plekke, dat de buslijnen een straat verder moeten rijden om vervolgens via een weg door een bedrijventerrein gemakkelijk weer op de huidige route terug te keren. Dit betekent een paar honderd meter extra, zonder extra stop, want 1 halte kan vervallen ten gunste van de stop bij het station en een andere halte moet net om de hoek worden aangelegd.

**Antwoord:**

Het is ons niet bekend in hoeverre ROCOV in overleg is gegaan met inwoners van Abcoude. Zoals afgesproken in de concessie leggen we dienstregelingswijzigingen voor aan het ROCOV. Daarbij gaan we er van uit dat het ROCOV zich uitspreekt over wat (potentiële) ov-reizigers belangrijk vinden. Zij hebben een brede achterban die representatief is voor de (potentiële) ov-reiziger.

3. Kunt u aangeven waar de kosten voor de proef precies in zitten?

**Antwoord:**

De kosten voor de exploitatie van openbaar vervoer (en dus ook voor de proef) worden vergoed door middel van een bijdrage per dienstregelingsuur (dru). Dit is de subsidie die door de provincie wordt verstrekt. Daarnaast heeft Connexxion opbrengsten uit kaartverkoop aan reizigers. Deze twee bedragen bepalen samen de inkomsten van Connexxion. Connexxion heeft er dus belang bij om busritten zo in te zetten dat zij de meeste reizigers (opbrengsten) trekt.

Het verschil in kosten voor de proef nu en in 2008 wordt verklaard door twee factoren.

De verwachting is dat de proef voor lijn 126 binnen de omlopen voor het huidige wagenpark past, in 2008 was dat niet het geval en moest Connexxion er een nieuwe bus voor aanschaffen. Bij ingang van de concessie per december 2008 had Connexxion geen flexibiliteit om zo'n wijziging in te passen in de dienstregeling zonder dat het een extra bus kost omdat ze vast zaten aan hetgeen ze geoffreerd hadden. Nu kan zo'n wijziging gekoppeld worden aan andere dienstregelingswijzigingen waardoor hele nieuwe omlopen kunnen worden gecreëerd waardoor het naar verwachting geen bus extra meer kost.

Het tweede verschil is dat Connexxion nu bereid is om middels de proef eerst te ervaren of er daadwerkelijk sprake is van verlies aan reizigers en dus inkomstenderving, in 2008 was die bereidheid er niet en werden de verwachte kosten vooraf in rekening gebracht..

Bovenstaande kosten zijn exclusief de kosten voor het aanleggen van de nieuwe haltes. Die kosten zijn voor rekening van de wegbeheerder.

4. Kunt u aangeven wat uitbreiding van de proef naar buslijn 120 extra zou kosten en waarvoor deze kosten gemaakt worden (aangezien het verplaatsen van de haltes ook al voor de proef met alleen buslijn 126 nodig is)?

**Antwoord:**

Op inhoudelijke gronden is voor een proef met lijn 126 gekozen en niet met lijn 120. De kosten voor een proef met lijn 120 zijn dan ook niet berekend.

5. Zijn hiermee de in 2008 aangegeven kosten van € 800.000,- per half jaar van de baan?

**Antwoord:**

Ja, voor nu wel. Mocht de proef onvoldoende succesvol zijn en Connexxion de lijnvoering niet willen voortzetten dan zal Connexxion waarschijnlijk ook de derving aan reizigersinkomsten vergoed willen krijgen van de provincie.

De D66-fractie heeft reeds gevraagd naar een verklaring voor het grote verschil in bedragen. Daarop in aanvulling de volgende vraag:

6. Was naar uw mening de inschatting van kosten in de zomer van 2008 naar uw mening correct? Is naar uw mening PS indertijd correct geïnformeerd?

**Antwoord:**

Ja, zie voor uitleg het antwoord op vraag 2.

Tenslotte, u is wellicht bekend dat bij de opening van station Abcoude de toenmalige Minister Eurlings heeft uitgesproken dat de bussen vanzelfsprekend op het station zullen stoppen.

7. Op welke wijze heeft de Minister dan wel de Rijksoverheid vervolg gegeven aan deze uitspraak van Minister Eurlings?

**Antwoord:**

Het is ons niet bekend dat de Minister dan wel de Rijksoverheid initiatieven heeft genomen om bussen op het station te laten stoppen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,