Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Statenfractie CDA
De heer R.J. van Vught, mevrouw A.J.M. de Hoon
Statenfractie ChristenUnie-SGP
De heer H.J. Vreugdenhil
Postbus 90151
5200 MC S-HERTOGENBOSCH

Onderwerp
Uitholling busvervoer landelijk gebied West-Brabant en uitval busritten i.v.m. personeelstekort

Datum
30 oktober 2018
Ons kenmerk
C2233790/4424859
Uw kenmerk
-
Contactpersoon
M.J.A.J. (Mike) Schoenmaker
Telefoon
(073) 680 86 78
Email
mschoenmaker@brabant.nl
Bijlage(n)
-

Geachte heer Van Vugt, mevrouw De Hoon, heer Vreugdenhil,

Bij brief van 9 oktober 2018, ingekomen op 9 oktober 2018, heeft u namens de CDA en ChristenUnie-SGP fracties schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

Arriva gaat steeds meer met alternatieve vormen van openbaar vervoer experimenteren. Zo zetten ze onder andere de Bravoflex vaker in in dunbevolkte gebieden.
1. Past het binnen de huidige OV-visie van de provincie om nu al meer en meer lijnen in dunbevolkte gebieden te schrappen en deze te vervangen door de Bravoflex?
Antwoord: Ja. De huidige OV-visie stuurt onder andere op het stimuleren van vraaggericht openbaar vervoer. Dit kan betekenen dat de lijnen waar de reizigersaantallen achterblijven onder druk staan en in het uiterste geval verdwijnen. Omdat we dit niet wenselijk vinden ontwikkelen we samen met gemeenten maatwerk oplossingen (zoals Bravoflex) als alternatief om kleinere kernen met openbaar vervoer bereikbaar te houden. Dergelijke innovatieve oplossingen zijn onderdeel van de voorbereidende werkzaamheden in het kader van de nieuwe visie op gedeelde mobiliteit, die we op 7 december 2018 aan uw Staten ter besluitvorming voorleggen. Er is in zowel Moerdijk als Roosendaal overigens geen sprake van het schrappen van lijnen, de pilot vormt juist een aanvulling op het huidige vervoersaanbod.

2. Lopen u en Arriva niet vooruit op de proef die momenteel in Helmond plaatsvindt naar de inzet van Bravoflex in plaats van reguliere lijnen waarvan wij als Provinciale Staten nog niet de resultaten hebben ontvangen?

Antwoord: Nee. Met het programma Vernieuwing OV, waarvoor uw Staten € 5 miljoen beschikbaar hebben gesteld, werken we toe naar een toekomstbestendig openbaar vervoersysteem in Brabant. We hebben uw Staten daarbij medegedeeld dat experimenten nodig zijn om daarvan te leren alvorens te implementeren. Daarom voeren we gelijktijdig verschillende pilots uit op het gebied van innovatie in het openbaar vervoer. Zo vergaren we zoveel mogelijk informatie over het functioneren van flexibele en vernieuwende mobiliteitssystemen in verschillende gebieden met verschillende gebruiksvoorwaarden. Deze informatie benutten we bij de uitwerking van de adaptieve agenda, waarmee we de nieuwe visie tot uitvoering brengen.

Vanuit Provinciale Staten zijn kritische vragen gesteld aan de gedeputeerde over het tarief van de Bravoflex.
3. Geldt in West-Brabant ook het tarief van € 3 voor een ritje met Bravoflex?
Antwoord: Nee, omdat ieder flexibel systeem om maatwerk vraagt. De pilots in Roosendaal en Moerdijk verschillen qua vervoersgebied in aard en omvang en er worden verschillende servicevormen aangeboden. In Roosendaal levert Bravoflex tegen een tarief van €1,50 vervoer tussen het busstation en haltes in de stad, vergelijkbaar met het ov-chipkaarttarief. In Moerdijk is het tarief € 3,50 (hetzelfde tarief als in Helmond per 1 januari 2019), omdat hier een hoger serviceniveau wordt geboden.

4. Kunt u aangeven wat dit gemiddeld betekent aan tariefstijging voor reizigers die nu noodgedwongen gebruik moeten maken van de Bravoflex in plaats van voorheen reguliere lijnen?
Antwoord: Zoals in het antwoord op vraag 1 aangegeven, is er tijdens de pilot geen sprake van het schrappen van lijnen. Eén van de doelen van de pilot is ook om passende tarieven te bepalen voor de aangeboden diensten.

5. Is het openbaar vervoer nog wel betaalbaar voor reizigers in dunbevolkte gebieden nu u de busmaatschappij de ruimte geeft om steeds meer onrendabele reizen te vervangen voor duur maatwerkvervoer?
Antwoord: Ja. Prijzen verschillen per aangeboden product. We streven ernaar dat het vervoer in Noord-Brabant beschikbaar en betaalbaar blijft, ook voor reizigers in dunbevolkte gebieden en kleine kernen. Op basis van de nieuwe visie op gedeelde mobiliteit, die dit najaar voorligt, willen we hieraan invulling geven.

Vanuit Arriva wordt aangegeven dat "het geld dat vrijkomt door het schrappen van deze verbinding (bus in Bavel) wordt ingezet op drukke lijnen".
6. Als drukke lijnen al rendabel zijn waarom moet er dan geld dat eerst besteed werd aan lijnen in dunbevolkte gebieden verschoven worden naar de 'dikke lijnen'?
Antwoord: Eén van de doelen van de OV-visie is dat het budget vraaggericht wordt ingezet. Het centrum van Breda en Bavel worden rechtstreeks verbonden en de frequentie van die lijn wordt op werkdagen overdag verhoogd. Vanwege

het lage aantal reizigers op zondag wordt de lijn op zondag niet meer gereden. De gemeente Breda en het ROB hebben hierover in de voorbereiding op de wijziging positief geadviseerd.

7. Bent u zo niet stiekem bezig met een uitholling van het busvervoer in het landelijk gebied ten gunste van vervoer in steden?
Antwoord: Nee.

8. Bent u het met ons eens dat geld bestemd voor vervoer in landelijk gebied ook daar besteed moet worden?
Antwoord: Nee, het budget is niet geoormerkt en daarmee niet specifiek bestemd voor het landelijke of het stedelijke gebied. We zetten het budget op basis van de huidige OV-visie vraaggericht in. Het stedelijk gebied heeft de meeste vraag naar openbaar vervoer.

Bij de Bestuursrapportage 2018 gaf u aan dat de rituitval in het lopende jaar conform planning onder de streefwaarde van 0,2% ligt en dat bijsturing plaatsvindt door maandelijks toezicht via monitoring en contractbeheeroverleg.
9. Hoe rijmt u de door u gepresenteerde cijfers met de bekendmaking van Arriva dat er in de afgelopen tijd busritten zijn uitgevallen door personeelstekort?
Antwoord: Op het moment van aanleveren van de Bestuursrapportage 2018 was er geen sprake van rituitval door personeelstekort.

10. Kunt u ons aangeven wat de daadwerkelijke uitvalpercentages zijn in het lopende contractjaar (2018)?
Antwoord: Ja, de gemiddelde rituitval voor 2018 is tot en met september 0,37%.

11. Op welk moment en op welke wijze bent u geïnformeerd dat door personeelstekorten bij Arriva busritten niet volgens de afgesproken dienstregeling konden rijden?
Antwoord: Wij zijn hierover na de media-aandacht telefonisch geïnformeerd. We hebben ons toezicht aangescherpt, Arriva gevraagd om een analyse te maken over de oorzaken van de uitval en de vervoeder medegedeeld dat we een boete zullen opleggen voor de achterblijvende prestaties.

12. Op welke wijze heeft u de Staten en het reizigerspubliek geïnformeerd over het feit dat de vervoerder een planning had die niet de volledige dienstregeling dekte?
Antwoord: Het informeren van de reiziger valt onder verantwoordelijkheid van de vervoerder. Uw Staten informeren we jaarlijks over de uitvoering van de OV-concessies via de Trendmonitor en via de Bestuursrapportages.

Al eerder zijn door fracties in Provinciale Staten vragen gesteld over de drukte op diverse lijnen die leidden tot overvolle bussen en teleurgestelde reizigers die niet met de bus meekonden. Met de wetenschap dat Arriva te maken heeft met

een onvolledig gedekte planning komt de beantwoording van deze vragen voor ons toch in een ander daglicht te staan.
13. Bent u van mening dat Arriva er alles aan gedaan heeft om de jaarlijkse busmalaise aan de start van het schoolseizoen te voorkomen in de wetenschap dat zij vooraf wisten dat o.a. door vakanties van chauffeurs hun planning niet volledig dekkend was?
Antwoord: Op basis van de ervaringen met voorgaande jaren en gesprekken met scholen maakt Arriva jaarlijks in de aanloop naar het nieuwe schooljaar een inschatting van de benodigde bus inzet. De vervoerder monitort vervolgens haar inzet en zet zo nodig extra vervoer in. Zoals bekend veroorzaakte een personeelstekort dit jaar problemen, maar de vervoerder had dit naar onze mening kunnen voorzien. We hebben daarom besloten om Arriva conform de contractafspraken een boete op te leggen.

14. Bent u bereid om volgend jaar voorafgaand aan de vakantie van Arriva te eisen om de planning voor september met u te bespreken zodat u adequaat toezicht kan houden op het inplannen van alle busritten, inclusief voorzienbare extra ondersteunende ritten?
Antwoord: Nee, de rit- en personeelsplanning is een primaire taak van de vervoerder. We hebben wel naar aanleiding van dit schooljaar met de vervoerder afgesproken om de planning van de drukke lijnen (waaronder de Brabantliner en lijnen naar onderwijsinstellingen) vanaf de zomervakantie op tijd te bespreken met ons. Contractueel is vastgelegd dat de vervoerder proactief handelt bij dergelijke situaties en we verwachten dan ook dat het volgend schooljaar de planning beter afgestemd is op de te verwachten extra drukte na de zomervakantie.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter, de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk drs. M.J.A. van Bijnen MBA