

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 21 september 2016

Datum GS-besluit: : 11 oktober 2016

Vragen nr. 111

Vragen van de heer **Mr. J.M. Bruggeman (SP)** vervolgvragen over verlenging pilot Texelhopper

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 21 september 2016 door het lid van Provinciale Staten, de heer **Mr. J.M. Bruggeman (SP)**, de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 13 september 2016 hebben Gedeputeerde Staten de schriftelijke vragen 2016 | 90 van 18 juli 2016 van vragensteller over de verlenging tot 22 juli 2018 van de proef met de belbus op Texel beantwoord. De vragen hadden onder meer betrekking op de kostendekkingsgraad van de belbus op Texel. In hun antwoorden op de desbetreffende hebben Gedeputeerde Staten evenwel kengetallen verstrekt voor de kostendekkingsgraad van de belbus en de reguliere lijnen op Texel gezamenlijk. Dat was uiteraard niet de bedoeling van vragensteller, die benieuwd is naar de kostendekkingsgraad van uitsluitend de belbus. Daarom nogmaals dezelfde vragen, waarin - mogelijk ten overvloede - de strekking van de vragen nog verder is verduidelijkt.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Hoeveel zal in de periode van verlenging van medio december 2016 tot 22 juli 2018 de subsidie bedragen per passagier van de belbus, ook aangeduid als vraagafhankelijk vervoer, ook aangeduid als vervoer op maat, en ook wel aangeduid als de kleine Texelhopperbusjes, dus met uitsluiting van de kosten en opbrengsten van de reguliere buslijnen op Texel, dat wil zeggen het totale subsidiebedrag van € 630.000 voor de prestatieafhankelijke subsidie voor de kleine Texelhopperbusjes plus € 515.000 voor de regiecentrale plus de subsidie van de gemeente Texel ad € 50.000, in totaal € 1.195.000, gedeeld door het aantal verwachte passagiersritten van minimaal 150.000?

Antwoord 1:

De subsidie per passagier van het vraagafhankelijk vervoer is afhankelijk van het aantal te verwachten passagiersritten in de 19 maanden van medio december tot 22 juli 2018 en kan dus pas achteraf nauwkeurig worden bepaald.

Vraag 2:

Zijn Gedeputeerde Staten het met vragensteller eens dat € 1.195.000 gedeeld door 150.000 gelijk is aan € 7,97? Gaarne een antwoord dat uitsluitend bestaat uit ja of nee.

Antwoord 2:

Ja

Vraag 3:

Zijn Gedeputeerde Staten het met vragensteller eens dat onder kostendekkingsgraad wordt verstaan de opbrengsten uit kaartverkoop gedeeld door 0,01 x de totale kosten van openbaar vervoer? Dus dat bijvoorbeeld bij opbrengsten uit kaartverkoop van € 400.000 bij totale kosten van € 1.000.000 er sprake is van een kostendekkingsgraad van 40%?

Antwoord 3:

Ja.

Vraag 4:

Hoeveel is bij een maximale prijs van het kaartje van € 3 in dat geval de kostendekkingsgraad van uitsluitend de belbus, ook aangeduid als vraagafhankelijk vervoer, ook aangeduid als vervoer op maat, en ook wel aangeduid als de kleine Texelhopperbusjes, met uitsluiting van de kosten en opbrengsten van de reguliere buslijnen op Texel, dat wil zeggen het percentage van de kosten van de belbus dat uit reizigersopbrengsten van de belbus wordt bekostigd?

Antwoord 4:

De kostendekkingsgraad wordt, zoals door u terecht gesteld, bepaald door de kosten gedeeld door de reizigersopbrengsten. De maximaal begrote kosten van Texelhopper zijn bekend, de exacte reizigersopbrengsten hangen af van het totaal aantal reizigers dat in genoemde periode zal worden vervoerd. Omdat Texelhopper gezien wordt als één vervoerssysteem, bestaande uit vaste lijnen en vraaggestuurde busjes, wordt geen aparte kostendekkingsgraad berekend voor de lijnbussen als de kleine Texelhopperbusjes.

Vraag 5:

Zijn Gedeputeerde Staten het eens met vragensteller dat $150.000 \times € 3$ gedeeld door $0,01 \times (€ 1.195.000 + € 450.000)$ gelijk is aan 27,36, en dat bij de in deze vraag gebruikte cijfers er sprake is van een kostendekkingsgraad van 27,36%?

Antwoord 5:

Het antwoord op het eerste deel van uw vraag is ja. Voor de conclusie over de kostendekkingsgraad verwijzen wij u naar de beantwoording bij vraag 4.

Vraag 6:

Kunnen Gedeputeerde Staten in het licht van de door hen bevestigde kostendekkingsgraad in de concessies Gooi- en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord van respectievelijk 40, 55 en 45% motiveren waarom zij zo enthousiast zijn over de kostendekkingsgraad van de belbus, ook aangeduid als vraagafhankelijk vervoer, ook aangeduid als vervoer op maat, en ook wel aangeduid als de kleine Texelhopperbusjes, dus met uitsluiting van de kosten en opbrengsten van de reguliere buslijnen op Texel?

Antwoord 6:

Texelhopper is één systeem dat bestaat uit een combinatie van vaste lijnbussen en vraagafhankelijk vervoer en is dus niet per onderdeel grote of kleine bus te beoordelen. Deze werkwijze wordt ook toegepast in de rest van de concessie Noord-Holland Noord en de andere concessiegebieden: er wordt niet gekeken naar de kostendekkingsgraad per lijn (R-net of regulier OV) of buurtbussen versus lijnbussen, maar per concessiegebied of regio. De te verwachten kostendekkingsgraad van 44% en een nog steeds stijgend gebruik van de Texelhopper, is voor ons reden om enthousiast te zijn over deze pilot.

Vraag 7:

Als, zoals Gedeputeerde Staten aangeven, de prestatieafhankelijke bijdrage voor de belbus € 400.000 per jaar bedraagt en de exploitatiebijdrage voor de reguliere buslijn 28/828 eveneens € 400.000 per jaar, waarom zijn deze bijdragen in 84 weken volgens hen dan respectievelijk € 630.000 en € 690.000?

Antwoord 7:

Dit laatste bedrag is foutief in de beantwoording van uw vragen van 18 juli terecht gekomen. Beide bedragen behoren € 640.000 te zijn.

Vraag 8:

Herinneren Gedeputeerde Staten zich dat voor de belbus op Texel, ook aangeduid als vraagafhankelijk vervoer, ook aangeduid als vervoer op maat, en ook wel aangeduid als de kleine Texelhopperbusjes, door de provincie bovenop de in voorgaande vragen genoemde bijdragen ook nog een substantiële bijdrage is verleend in de kosten van investeringen in ICT, markering en communicatie, voertuigaanpassingen, inrichting en opstart van de regiecentrale en haltepalen, die buiten de berekening van de kostendekkingsgraad worden gehouden?

Antwoord 8:

Ja, de investeringen zijn gedaan om deze pilot te kunnen opzetten en worden daarom niet meegenomen bij de berekening van de kostendekkingsgraad.