

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 13 september 2016

Vragen nr. 90

Vragen van de heer mr. **J.M. Bruggeman** (SP) over de verlenging van de proef met de belbus op Texel

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 18 juli 2016 door het lid van Provinciale Staten, de heer mr. **J.M. Bruggeman** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

**Inleiding:**

Op 12 juli 2016 hebben Gedeputeerde Staten besloten de pilot Texelhopper te verlengen tot aan de start van de nieuwe OV-concessie Noord-Holland Noord, voorzien voor 22 juli 2018.

**Vragen:**

1. Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat de pilot met de belbus op Texel in eerste aanleg een periode van twee jaar zou beslaan, te beginnen op 14 december 2014?
2. Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat de door hen besloten verlenging de periode beslaat van medio december 2016 tot in beginsel 22 juli 2018, dat wil zeggen een periode van ongeveer één jaar en zeven maanden?
3. Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat zij voor de verlenging een subsidie beschikbaar stellen van totaal € 1.195.000, bestaande uit:
  - een exploitatiesubsidie van maximaal ca  $1,7 \times € 400.000 = € 680.000$
  - een bijdrage in de kosten van de regiecentrale van € 515.000?Kunnen Gedeputeerde Staten voorts bevestigen dat de gemeente Texel in ieder geval voor het jaar 2017 bovendien een subsidie van € 50.000 voor de belbus beschikbaar stelt? Zo nee, hoe luiden dan de juiste bedragen?
4. Klopt het dat met de belbus op Texel thans over het gehele jaar genomen maandelijks gemiddeld ongeveer ruim 8.000 passagiersritten worden gemaakt, op basis van de gegevens van "Texelhopper Dashboard Mei"? Is het een juiste schatting dat het aantal passagiersritten in de totale periode van verlenging ongeveer 170.000 zal bedragen?

Zo nee, hoeveel bedraagt het totale aantal verwachte passagiersritten dan wel gedurende de periode van verlenging? Waarop is deze schatting gebaseerd?

5. Zijn Gedeputeerde Staten het met vragensteller eens dat het in stand houden van een regiecentrale inherent is aan het concept van een belbus / vervoer op maat en dat de kosten van zo'n regiecentrale onlosmakelijk onderdeel zijn van de totale exploitatiekosten van het fenomeen belbus / vervoer op maat?
6. Zijn Gedeputeerde Staten het met vragensteller eens dat de in vraag 3 bedoelde provinciale subsidie voor de regiecentrale noodzakelijk is voor verlenging van de pilot, anders gezegd dat zonder een subsidie voor de regiecentrale de pilot niet kan worden voortgezet, en dat het voor een zuiver beeld van de door de provincie aan de pilot te besteden budget niet aangaat de kosten van de regiecentrale te verdonkeremanen?
7. Hoeveel zal in de periode van verlenging ongeveer de subsidie per passagier bedragen, dat wil zeggen het totale subsidiebedrag [ exploitatie, regiecentrale (inclusief structurele personeelskosten, huisvestingslasten, kosten van het betalingsverkeer en kosten van het instandhouden van het plannings- en reserveringssysteem) én bijdrage gemeente Texel ] gedeeld door het aantal verwachte passagiersritten gedurende de periode van verlenging? En hoeveel wanneer het aantal passagiers gelijk blijft aan het tot nu toe gemiddelde aantal? Gaarne een berekening inclusief *alle* hierboven genoemde kosten, ongeacht de antwoorden op de vragen 5 en 6.
8. Hoeveel is bij een maximale prijs van het kaartje van € 3 in dat geval de kostendekkingsgraad, dat wil zeggen het percentage van de kosten van exploitatie en regiecentrale (inclusief structurele personeelskosten, huisvestingslasten, kosten van het betalingsverkeer en kosten van het instandhouden van het plannings- en reserveringssysteem) dat uit reizigersopbrengsten wordt bekostigd? Gaarne een berekening inclusief *alle* hierboven genoemde kosten, ongeacht de antwoorden op de vragen 5 en 6.
9. Klopt het dat in 2014 de kostendekkingsgraad in de concessies Gooi- en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord respectievelijk 40, 55 en 45 % bedroeg?
10. Kunnen Gedeputeerde Staten in het licht van de in vraag 9 bedoelde percentages motiveren waarom zij zo enthousiast zijn over de kostendekkingsgraad van de belbus op Texel, zoals berekend in antwoord 8?
11. Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat het deel van de subsidie van maximaal € 400.000 per jaar voor verlenging van de proef wordt bekostigd uit de Rijksbijdrage BDU uit voorgaande jaren? Betekent dit dat er in deze jaren geld over is gebleven uit de Rijksbijdrage BDU (het van het rijk ontvangen geormerkte budget voor openbaar vervoer), terwijl in deze jaren tegelijkertijd verschillende reguliere buslijnen met betaalde beroepschauffeurs zijn vervangen door buurtbussen met vrijwilligers?
12. Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat een ander deel van de subsidie voor verlenging van de proef ad € 515.000 (regiecentrale) wordt bekostigd uit de Reserve OV, van de gereserveerde middelen uit het coalitieakkoord 2015-2019, Ruimte voor groei voor openbaar vervoer? Wat is dit voor budget, welk begrotingsonderdeel betreft dit en waar precies is dit benoemd in het coalitieakkoord? Welke andere groei dan de subsidiëring van een regiecentrale zal uit deze reserve verder worden gerealiseerd?

13. Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat op de route van de gewone buslijn 28 van maandag t/m zondag onder lijnnummer 828 een extra bus moet worden ingezet op het trajectdeel 't Horntje Veerhaven – Den Burg Elemert?
14. Waarom is de inzet van deze extra bus op lijn 828 noodzakelijk en waarom was de inzet van deze extra bus in de periode vóór de start van de pilot met de Texelhopper *niet* nodig? Waarom wordt in geval van capaciteitstekort geen gelede bus ingezet?
15. Hoeveel dienstregeling-uren (DRU's) vergt de inzet van deze extra bus op lijn 828 per jaar? Hoeveel bedragen hiervan de kosten voor de provincie op jaarbasis? Welke financiële afspraken zijn hierover gemaakt met de vervoerder?
16. Voor de eerste periode van twee jaar van de belbus is, naast de extra subsidie van € 1.700.000 voor de pilot, ook het tot dan beschikbare budget voor de tot dan bestaande reguliere buslijnen 28, 29 (opgeheven) en 827 (opgeheven) van circa € 800.000 (circa € 400.000 per jaar) beschikbaar gebleven voor het openbaar vervoer op Texel. Geldt dit ook voor de verlengingsperiode? Zo ja, waaraan worden deze middelen dan besteed?
17. Willen Gedeputeerde Staten bij de onderaannemer die de belbus respectievelijk de regiecentrale exploiteert navragen of en in welke mate personeel daar werkzaam is op payroll contracten en/of tijdelijke contracten en de antwoorden delen met provinciale staten, en aangeven hoe na de zomer de arbeidsrelaties zullen worden verbeterd? Stellen Gedeputeerde Staten er geen belang in dat werknemers in het door de provincie gesubsidieerde openbaar vervoer werkzaam zijn op minder wenselijke contractvoorwaarden c.q. op in ieder geval slechtere arbeidsvoorwaarden dan de buschauffeurs in het reguliere openbaar vervoer?
18. Waarom zijn Gedeputeerde Staten het niet eens met het commentaar op een toekomstvisie voor het openbaar vervoer in de Randstad (Contouren voor een nieuw Nederlands mobiliteitsplan) van Arriva-directeur Anne Hettinga – die door velen wordt gezien als de goeroe van privatisering, marktwerking en innovatie in het openbaar vervoer - in het Financieele Dagblad van 8 juli 2016, luidend als volgt: "Wat ik aanmatigend vind, is dat de plannen vooral op de drie miljoen inwoners in de Randstad wordt gericht, en dat de inwoners in de rest van Nederland en de twee miljoen mensen op het platteland amper aandacht krijgen. *Die moeten met een app maar vervoer op maat aanvragen.*"

**Ons antwoord aan Provinciale Staten luidt als volgt:**

**Vraag 1:**

Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat de pilot met de belbus op Texel in eerste aanleg een periode van twee jaar zou beslaan, te beginnen op 14 december 2014?

**Antwoord 1:**

Ja.

**Vraag 2:**

Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat de door hen besloten verlenging de periode beslaat van medio december 2016 tot in beginsel 22 juli 2018, dat wil zeggen een periode van ongeveer één jaar en zeven maanden?

**Antwoord 2:**

Ja.

**Vraag 3:**

Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat zij voor de verlenging een subsidie beschikbaar stellen van totaal € 1.195.000, bestaande uit:

- een exploitatiesubsidie van maximaal ca  $1,7 \times € 400.000 = € 680.000$
- een bijdrage in de kosten van de regiecentrale van € 515.000?

Kunnen Gedeputeerde Staten voorts bevestigen dat de gemeente Texel in ieder geval voor het jaar 2017 bovendien een subsidie van € 50.000 voor de belbus beschikbaar stelt?

Zo nee, hoe luiden dan de juiste bedragen?

**Antwoord 3:**

Nee. Wij stellen voor de verlenging de volgende bijdragen beschikbaar:

1. € 400.000 per jaar prestatieafhankelijke subsidie voor de kleine Texelhopperbusjes. Voor 84 weken/1,6 jaar is dat € 630.000
2. € 320.000 per jaar voor de regiecentrale. Voor 84 weken/ 1,6 jaar is dat € 515.000
3. Maximaal € 115.000 (eenmalig) voor de invoering van de ov-chipkaart op lijn 28/828
4. € 400.000 per jaar voor de reguliere lijnbussen 28 en 828, die onderdeel uitmaken van de pilot, bekostigd uit de exploitatiebijdrage voor Noord-Holland Noord. Voor 84 weken / 1,6 jaar is dat ca. € 690.000.

Ja, wij kunnen bevestigen dat de gemeente Texel voor 2017 een subsidie van € 50.000 beschikbaar stelt.

**Vraag 4:**

Klopt het dat met de belbus op Texel thans over het gehele jaar genomen maandelijks gemiddeld ongeveer ruim 8.000 passagiersritten worden gemaakt, op basis van de gegevens van "Texelhopper Dashboard Mei?" Is het een juiste schatting dat het aantal passagiersritten in de totale periode van verlenging ongeveer 170.000 zal bedragen?

Zo nee, hoeveel bedraagt het totale aantal verwachte passagiersritten dan wel gedurende de periode van verlenging? Waarop is deze schatting gebaseerd?

**Antwoord 4:**

In 2015 zijn gemiddeld 7.800 reizigers per maand met de kleine Texelhopperbusjes vervoerd. Op basis hiervan is de verwachting dat gedurende de verlenging (19 maanden) minimaal 150.000 reizigers met de kleine Texelhopperbusjes zullen worden vervoerd. Op de lijnbussen, die ook onderdeel uitmaken van de Texelhopper, zijn in 2015 gemiddeld ca. 19.500 reizigers per maand vervoerd. Op basis hiervan is de verwachting dat gedurende de verlenging minimaal 370.000 reizigers met de lijnbussen zullen worden vervoerd. In totaal worden gedurende de verlenging minimaal 520.000 reizigers vervoerd. Dit is exclusief de te verwachten groei die zich het afgelopen jaar heeft voorgedaan en zich tot op heden voortzet.

**Vraag 5:**

Zijn Gedeputeerde Staten het met vragensteller eens dat het in stand houden van een regiecentrale inherent is aan het concept van een belbus/vervoer op maat en dat de kosten van zo'n regiecentrale onlosmakelijk onderdeel zijn van de totale exploitatiekosten van het fenomeen belbus / vervoer op maat?

**Antwoord 5:**

Ja.

**Vraag 6:**

Zijn Gedeputeerde Staten het met vragensteller eens dat de in vraag 3 bedoelde provinciale subsidie voor de regiecentrale noodzakelijk is voor verlenging van de pilot, anders gezegd dat zonder een subsidie voor de regiecentrale de pilot niet kan worden voortgezet, en dat het voor een zuiver beeld van de door de provincie aan de pilot te besteden budget niet aangaat de kosten van de regiecentrale te verdonkeremanen?

**Antwoord 6:**

Ja.

**Vraag 7:**

Hoeveel zal in de periode van verlenging ongeveer de subsidie per passagier bedragen, dat wil zeggen het totale subsidiebedrag [ exploitatie, regiecentrale (inclusief structurele personeelskosten, huisvestingslasten, kosten van het betalingsverkeer en kosten van het instandhouden van het plannings- en reserveringssysteem) én bijdrage gemeente Texel ] gedeeld door het aantal verwachte passagiersritten gedurende de periode van verlenging? En hoeveel wanneer het aantal passagiers gelijk blijft aan het tot nu toe gemiddelde aantal? Gaarne een berekening inclusief *alle* hierboven genoemde kosten, ongeacht de antwoorden op de vragen 5 en 6.

**Antwoord 7:**

Het totale, maximale, subsidiebedrag voor de duur van de verlenging bedraagt € 2,0 miljoen (zie voor een uitsplitsing hiervan antwoord 3).

Het totaal aantal te verwachten passagiersritten, gebaseerd op de huidige reizigersaantallen, is (zie antwoord 4) voor de duur van de verlengingsperiode berekend op 520.000. Daarmee komt het gemiddelde subsidiebedrag uit op € 3,85 per passagier.

**Vraag 8:**

Hoeveel is bij een maximale prijs van het kaartje van € 3 in dat geval de kostendekkingsgraad, dat wil zeggen het percentage van de kosten van exploitatie en regiecentrale (inclusief structurele personeelskosten, huisvestingslasten, kosten van het betalingsverkeer en kosten van het instandhouden van het plannings- en reserveringssysteem) dat uit reizigersopbrengsten wordt bekostigd? Gaarne een berekening inclusief *alle* hierboven genoemde kosten, ongeacht de antwoorden op de vragen 5 en 6.

**Antwoord 8:**

Uitgaande van de prijs van het kaartje van €3,- en het (in antwoord 7 berekende) maximale subsidiebedrag van €3,85 per passagier bedraagt de kostendekkingsgraad 44%.

**Vraag 9:**

Klopt het dat in 2014 de kostendekkingsgraad in de concessies Gooi- en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord respectievelijk 40, 55 en 45 % bedroeg?

**Antwoord 9:**

Ja.

**Vraag 10:**

Kunnen Gedeputeerde Staten in het licht van de in vraag 9 bedoelde percentages motiveren waarom zij zo enthousiast zijn over de kostendekkingsgraad van de belbus op Texel, zoals berekend in antwoord 8?

**Antwoord 10:**

Zelfs zonder de nog te voorziene verdere groei in het gebruik van Texelhopper, kent het openbaar vervoer op Texel een kostendekkingsgraad van 44%. Dat is vergelijkbaar met het gemiddelde voor de concessie Noord-Holland-Noord, maar hoger dan het openbaar vervoer in andere dunbevolkte gebieden van Noord-Holland. En hoger dan vóór de introductie van Texelhopper.

**Vraag 11:**

Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat het deel van de subsidie van maximaal € 400.000 per jaar voor verlenging van de proef wordt bekostigd uit de Rijksbijdrage BDU uit voorgaande jaren? Betekent dit dat er in deze jaren geld over is gebleven uit de Rijksbijdrage BDU (het van het rijk ontvangen geormerkte budget voor openbaar vervoer), terwijl in deze jaren tegelijkertijd verschillende reguliere buslijnen met betaalde beroepschauffeurs zijn vervangen door buurtbussen met vrijwilligers?

**Antwoord 11:**

Ja, de afgelopen jaren is de Rijksbijdrage BDU niet voor 100% benut. De exploitatiekosten van de pilot worden, net als de overige exploitatiekosten, betaald uit het BDU budget, waar ook het restant BDU van voorgaande jaren in zit.

**Vraag 12:**

Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat een ander deel van de subsidie voor verlenging van de proef ad € 515.000 (regiecentrale) wordt bekostigd uit de Reserve OV, van de gereserveerde middelen uit het coalitieakkoord 2015-2019, Ruimte voor groei voor openbaar vervoer? Wat is dit voor budget, welk begrotingsonderdeel betreft dit en waar precies is dit benoemd in het coalitieakkoord? Welke andere groei dan de subsidiëring van een regiecentrale zal uit deze reserve verder worden gerealiseerd?

**Antwoord 12:**

Ja. Deze coalitieakkoordmiddelen komen voort uit de coalitieakkoord Ruimte voor Groei 2015-2019 (bladzijde 45: Nieuw beleid 2015-2019, Overzicht nieuw beleid per thema onder het kopje Mobiliteit). De coalitieakkoordmiddelen voor OV zijn in de jaren 2016 tot en met 2019 in de reserve OV gestort (begroting 2016 – bladzijde 51: toelichting bij 2.3.2. In OV voorzieningen investeren, storting reserves).

Tot op heden worden uit dit budget de invoering ov-chipkaart op reguliere bus op Texel en de Pilot fietsvoorzieningen bij ov-haltes bekostigd.

**Vraag 13:**

Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat op de route van de gewone buslijn 28 van maandag t/m zondag onder lijnnummer 828 een extra bus moet worden ingezet op het trajectdeel 't Horntje Veerhaven – Den Burg Elemert?

**Antwoord 13:**

Ja.

**Vraag 14:**

Waarom is de inzet van deze extra bus op lijn 828 noodzakelijk en waarom was de inzet van deze extra bus in de periode vóór de start van de pilot met de Texelhopper *niet* nodig? Waarom wordt in geval van capaciteitstekort geen gelede bus ingezet?

**Antwoord 14:**

Voor de pilot reden er 3 lijnen op het eiland: 28, 29 en zomerlijn 827. Met name door lijn 827 werden veel reizigers vervoerd die nu reizen met lijn 28 en/of de kleine Hopper.

Omdat lijn 28 niet meer meegaat met de boot, moet lijn 28 achter aansluiten in de file richting Den Burg (reizigers zitten niet al in de bus op de boot, maar moeten na aankomst van de boot nog instappen). Met een gelede bus wordt het strakke tijdschema in de nieuwe situatie 'bus niet op de boot' niet gehaald, dus de inzet van een gelede bus om voldoende capaciteit te bieden is geen oplossing.

Daarbij rijdt lijn 828 niet alleen als versterking, maar rijdt deze ook een gedeelte van de route (rondje Den Burg) om lijn 28 te ontlasten, zodat deze weer op tijd bij de boot kan zijn. Deze extra bus reed ook vorig jaar zomer, alleen niet onder een apart lijnnummer zoals nu het geval is.

**Vraag 15:**

Hoeveel dienstregeling-uren (DRU's) vergt de inzet van deze extra bus op lijn 828 per jaar? Hoeveel bedragen hiervan de kosten voor de provincie op jaarbasis? Welke financiële afspraken zijn hierover gemaakt met de vervoerder?

**Antwoord 15:**

In een standaard dienstregelingsjaar gaat het om 2.643 DRU's. Het totaal aantal dienstregelingsuren op Texel met de huidige opzet van lijnen 28 en 828 is grosso modo gelijk aan het aantal dienstregelingsuren dat als uitgangspunt voor de pilot geldt. Omdat het totaal aantal dienstregelingsuren niet het uitgangspunt van de pilot overschrijdt, zijn hierover geen aparte financiële afspraken gemaakt met de vervoerder.

**Vraag 16:**

Voor de eerste periode van twee jaar van de belbus is, naast de extra subsidie van € 1.700.000 voor de pilot, ook het tot dan beschikbare budget voor de tot dan bestaande reguliere buslijnen 28, 29 (opgeheven) en 827 (opgeheven) van circa € 800.000 (circa € 400.000 per jaar) beschikbaar gebleven voor het openbaar vervoer op Texel. Geldt dit ook voor de verlengingsperiode? Zo ja, waaraan worden deze middelen dan besteed?

**Antwoord 16:**

Ja. Deze exploitatiebijdrage wordt besteed aan de dienstregelingsuren van lijn 28/828.

**Vraag 17:**

Willen Gedeputeerde Staten bij de onderaannemer die de belbus respectievelijk de regiecentrale exploiteert navragen of en in welke mate personeel daar werkzaam is op payroll contracten en/of tijdelijke contracten en de antwoorden delen met provinciale staten, en aangeven hoe na de zomer de arbeidsrelaties zullen worden verbeterd?

Stellen Gedeputeerde Staten er geen belang in dat werknemers in het door de provincie gesubsidieerde openbaar vervoer werkzaam zijn op minder wenselijke contractvoorwaarden c.q. op in ieder geval slechtere arbeidsvoorwaarden dan de buschauffeurs in het reguliere openbaar vervoer?

**Antwoord 17:**

Nee. De provincie Noord-Holland is in deze niet de beoogde organisatie om zich uit te spreken over de aard en inhoud van de contracten en arbeidsvoorwaarden. Of er sprake is van minder wenselijke contractvoorwaarden kunnen wij niet beoordelen. De Cao Taxi is een wettelijk goedgekeurde Cao door het Ministerie van Sociale Zaken. Ook de contracten die de gemeente Texel heeft met de medewerkers van de regiecentrale voldoen aan de wettelijke vereisten.

**Vraag 18:**

Waarom zijn Gedeputeerde Staten het niet eens met het commentaar op een toekomstvisie voor het openbaar vervoer in de Randstad (Contouren voor een nieuw Nederlands mobiliteitsplan) van Arriva-directeur Anne Hettinga – die door velen wordt gezien als de goeroe van privatisering, marktwerking en innovatie in het openbaar vervoer - in het Financieele Dagblad van 8 juli 2016, luidend als volgt: "Wat ik aanmatigend vind, is dat de plannen vooral op de drie miljoen inwoners in de Randstad wordt gericht, en dat de inwoners in de rest van Nederland en de twee miljoen mensen op het platteland amper aandacht krijgen. *Die moeten met een app maar vervoer op maat aanvragen.*"

**Antwoord 18:**

Wij hebben kennis genomen van deze uitspraak.