

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 25 november 2014

Vragen nr. 105

Vragen van de heer mr. J.M. Bruggeman en mevrouw R. Alberts-Oosterbaan (SP) over de voortgang van de introductie van de Texelhopper

Ons antwoord aan Provinciale Staten luidt als volgt:

Vraag 1:

Hoe valt het te verklaren dat vragensteller Bruggeman in een a-selecte steekproef op 0,02 procent van het jaarlijkse aantal busritten op lijn 29 op één van beide ritten (op 1 oktober 2014 richting De Cocksdorp) op het drukste punt van het noordelijk deel tegelijkertijd 11 passagiers méér in de bus aantrof (46) dan Gedeputeerde Staten in een héél jaar als hoogste bezetting hebben gemeten (35)?

Antwoord 1:

Dat lijkt inderdaad onwaarschijnlijk, maar blijkt te kunnen voorkomen. Mogelijk bevindt zich onder deze passagiers een aantal bezoekers aan de informatieavond over de pilot Texelhopper op 1 oktober 2014. Wij vertrouwen op OV chipkaartdata en WROOV tellingen.

Vraag 2:

Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat verschillende vertegenwoordigers van de provincie en gemeente tijdens de bijeenkomst in De Cocksdorp op 1 oktober hebben gezegd dat lijn 29 hoe dan ook moet worden opgeheven - ook als de pilot Vervoer op Maat niet zou plaats vinden?

Antwoord 2:

Nee dat kunnen we niet bevestigen. De vertegenwoordigers van provincie en gemeente hebben aangegeven dat als er geen pilot zou plaatsvinden, de slecht bezette ritten van lijn 29 wegbezuinigd kunnen worden, zoals ook elders in Noord-Holland Noord sinds 2011 op diverse lijnen bezuinigd is.

Vraag 3:

Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat het Uitvoeringsprogramma Visie Openbaar Vervoer 2020, Projectomschrijving V, als doel van de pilot Vervoer op Maat noemt: "Als onderdeel van het uitvoeringsprogramma wordt een pilot op Texel uitgevoerd. Daarbij zoeken we hoe binnen de bestaande concessieovereenkomsten op een andere wijze invulling gegeven zou kunnen worden aan het onderliggend fijnmazig OV."?

Antwoord 3:

Ja.

Vraag 4:

Hoe blijkt uit deze omschrijving dat als niet op een andere wijze invulling zou worden gegeven, lijn 29 moet worden opgeheven? Wie heeft wanneer besloten dat lijn 29 hoe dan ook moet worden opgeheven?

Antwoord 4:

Wij hebben niet besloten dat lijn 29 hoe dan ook moet worden opgeheven. Wel is het lijnennet op Texel nadrukkelijk onderzocht op kostendekkingsgraad tijdens de bezuinigingsronde in 2011.

Vraag 5

Kunnen Gedeputeerde Staten begrip opbrengen voor een zienswijze waarin het hoe dan ook opheffen van lijn 29 wordt opgevat als verkapt dreigement om bezwaarden tegen de pilot Vervoer op Maat op andere gedachten te brengen?

Antwoord 5:

Wij proberen bezwaarden van de pilot vooral uit te leggen wat de pilot inhoudt. Zoals in antwoord op vraag 4 gesteld, is niet gezegd dat lijn 29 hoe dan ook moet worden opgeheven.

Vraag 6:

Welke motieven hebben Gedeputeerde Staten voor het opheffen van een buslijn waarin tijdens een willekeurige steekproef van 0,02 % op het drukste punt van het noordelijk deel van lijn 29 respectievelijk 46 en 24 passagiers werden aangetroffen?

Antwoord 6:

Zie ons antwoord op de vragen 4 en 5.

Vraag 7:

Kunnen Gedeputeerde Staten de uitspraak van hun vertegenwoordigers op 1 oktober bevestigen dat als zich na invoering van de belbus 24 reizigers tegelijk aanmelden voor vervoer om 09:24 van Oudeschild naar Den Burg er dan een grote lijnbus wordt ingezet, dat wil zeggen een bus met het aantal zit- en staanplaatsen zoals thans op lijn 29 rijdt?

Antwoord 7:

Nee dat kunnen we niet bevestigen, want dat is niet zo gezegd. Ten eerste is de Texelhopper geen belbus, want hij rijdt niet volgens een vaste route en dienstregeling. De Texelhopper is een combinatie van vaste lijnbussen met flexibel vraagafhankelijk OV. We bevestigen dat alle reizigers die op tijd hebben gereserveerd, vervoerd zullen worden. Wij laten het daarbij over aan de vervoerder, op welke wijze dat gebeurt.

Vraag 8:

Wat is vanuit bedrijfseconomisch perspectief de zin van het opheffen van een buslijn met "grote" bussen als tegelijkertijd zo'n grote bus "stand-by" moet worden gehouden?

Antwoord 8:

In dit systeem worden er geen bussen stand-by gehouden. Het rijden volgens dienstregeling van een buslijn met grote vrijwel lege bussen, is duurder dan het inzetten van één enkele bus van een lokale vervoerder, voor één enkele rit.

Vraag 9:

Hebben Gedeputeerde Staten er wel eens bij stil gestaan dat het benodigde aantal zit- en staanplaatsen in een openbaar vervoermiddel is gebaseerd op het maximale aantal passagiers dat tegelijk van de bus gebruik wil maken, met andere woorden dat een van de grondbeginselen van openbaar vervoer is dat je iedereen moet kunnen meenemen?

Antwoord 9:

Ja

Vraag 10:

Kunnen Gedeputeerde Staten bevestigen dat zij de kostendeckingsgraad (de verhouding opbrengsten uit kaartjes / bijdrage van de provincie) als voornaamste maatstaf hanteren om buslijnen op te heffen?

Antwoord 10:

Nee dat is het niet. We letten bij besluiten over buslijnen, op het gebruik van die lijnen, aan de hand van het aantal instappers en de kostendeckingsgraad. Daarnaast kijken we naar alternatieve mogelijkheden voor OV reizigers, de lokale situatie en toetsen aan de Visie OV 2020.

Vraag 11:

Kunnen Gedeputeerde Staten de uitspraak van hun vertegenwoordigers op 1 oktober bevestigen dat als de lokale taxiondernemers op Texel om wat voor reden niet willen deelnemen als onderaannemer van Connexxion in de pilot Vervoer op Maat er (taxi)vervoerders uit andere delen van Nederland door Connexxion zullen worden ingeschakeld?

Antwoord 11:

Nee dit kunnen we niet bevestigen en is niet zo gezegd. Er is aangegeven dat het vervoer hoe dan ook gereden wordt, ongeacht door welke vervoerder.

Vraag 12:

Hebben Gedeputeerde Staten inmiddels de kwaliteitseisen vormgegeven die zij in de pilot zullen stellen aan deelnemende vervoerders en hun personeel, zoals onder meer code 95 van de Europese Richtlijn vakbekwaamheid, Keurmerk Touringcarbedrijf en de naleving van ATW en ATB – zulks als aangekondigd in hun antwoorden op de schriftelijke vragen van vragenstellers van 14 oktober 2013?

Antwoord 12:

Nee dat hebben wij niet. De kwaliteitseisen waar u op doelt, betreffen afspraken tussen de vervoerders. Daarbij wordt aan alle wettelijke eisen voldaan.

Vraag 13:

Willen Gedeputeerde Staten aan provinciale staten overleggen een afschrift van het besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu waarmee zij op hun verzoek dan wel ambtshalve overeenkomstig artikel 41, eerste lid van het Besluit Personenvervoer 2000 heeft bepaald dat het nationaal vervoerbewijs 'OV chipkaart' niet meer geldig zal zijn op Texel, alsmede kopieën van de correspondentie die over dit besluit en de voorbereiding daarvan is gevoerd tussen haar en Gedeputeerde Staten, met inbegrip van de brief die zij blijkens hun besluitenlijst van 7 oktober 2014 hebben toegezonden aan de minister over "uitzetten OV-Chipkaart op Texel"?

Antwoord 13:

Wij zijn van oordeel dat de minister niet een besluit over de OV-chipkaart hoeft te nemen. De minister is van mening dat zij wel bevoegd is. Wij hebben, na diverse ambtelijke overleggen, op 7 oktober de minister per brief geïnformeerd. Deze brief is als bijlage bij deze beantwoording gevoegd.

Vraag 14:

Willen Gedeputeerde Staten aan provinciale staten overleggen het rapport of verslag van het onderzoek dat Pantheia in opdracht van de provincie heeft uitgevoerd over de vervoersbehoeften op Texel?

Antwoord 14:

Het rapport waar u op doelt, betreft geen onderzoek naar vervoerbehoeften, maar een nul-meting voor de pilot. De resultaten van de nul-meting staan al enkele weken op de website www.texelhopper.nl

Vraag 15:

Welk bedrag is geraamd voor de ICT-component in de pilot Vervoer op Maat, en meer in het bijzonder de ontwikkeling van de boekings- en rittoewijzingsapplicatie door Brightin te Utrecht?

Antwoord 15:

Voor ICT kosten zijn de volgende kosten verplicht:

- Bepalen functionele specificaties regiecentrum (€ 30.000) Squills/Ortec;
- Bouw automatisering regiecentrum (€ 45.000) verplicht aan Infodatasolutions;
- Bouw boekings- en betalingsapplicaties (€ 55.000) verplicht aan Brightin.

Vraag 16:

Blijven de uiteindelijke totale uiteindelijke kosten van de ICT-component binnen dit geraamde budget?

Antwoord 16:

Nee. In verband met de vertraging van de voorbereiding van de pilot en de extra eisen die wij hebben gesteld, is de verwachting dat de ICT-kosten boven het eerder geraamde budget liggen. Er wordt verwacht dat voor de bouw van de automatisering van het regiecentrum en de boekings- en betalingsapplicatie, meerwerk nodig is van ca 50% van de oorspronkelijke opdracht. De totale lasten blijven wel binnen het budget van de pilot.

Vraag 17:

Hebben Gedeputeerde Staten tevens offertes gevraagd bij andere, in de personenvervoer-branches gespecialiseerde leveranciers zoals Korton, BS Automatisering en Taxitronic, die boekings- en betalingsapplicaties voor het kleinschalig personenvervoer “van de plank” kunnen leveren, en die zij desgewenst kunnen modificeren voor een vervoersdienst als de Texelhopper? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17:

Nee, we hebben niet meerdere offertes aangevraagd. Er is vooraf een functionele specificatie opgesteld, en op basis daarvan zijn twee partijen gericht benaderd om hun systeem te presenteren. Hieruit is tenslotte InfoData Solutions (IDS) geselecteerd.

De door u genoemde partijen zijn niet benaderd, omdat zij met name boekingsfunctionaliteiten aanbieden. Voor het Regiecentrum Texel is een integraal dynamisch geautomatiseerd systeem nodig, bestaande uit ritboeking, (statische én dynamische) ritplanning, rituitgifte, realtime monitoring, administratie, financiële afwikkeling en klachtenmanagement. Een integraal regiesysteem wordt door genoemde marktpartijen niet aangeboden.

Vraag 18:

Kunnen Gedeputeerde Staten voorbeelden geven van andere gevallen waarin het mét of (in dit geval) zónder openbare aanbesteding zelf laten ontwikkelen van software voor de overheid voordeliger uitpakte dan het van de plank kopen van bestaande en zo nodig gemodificeerde software?

Antwoord 18:

Nee dat kunnen we niet. Zoals aangegeven bij de beantwoording van vraag 17 was er geen van de plank beschikbare software te koop. Er ligt op diverse plekken van alles op de plank, maar niet het integrale systeem dat nodig is voor Texelhopper. Dat is ook niet verwonderlijk; Texelhopper is nog niet eerder vertoond en het voeren van integrale regie door de opdrachtgever is eveneens iets nieuws.

Vraag 19:

Hoeveel bedroegen bij benadering de totale reis-en verblijfkosten van alle namens en in opdracht van de provincie en gemeente op de bijeenkomsten op 1 en 8 oktober aanwezige functionarissen, inclusief die van de consultants die deze kosten eventueel in hun uurtarief doorberekenen?

Antwoord 19:

Voor 1 oktober bedroegen de reis- en verblijfkosten respectievelijk: € 204,- en € 59,-

Voor de bijeenkomst op 8 oktober bedroegen de reis- en verblijfkosten respectievelijk: € 151,50 en € 51,-

Vraag 20:

Welke indruk heeft de enorme hoeveelheid bezwaren en protesten tegen de aldaar benaamde Texelflopper tijdens de informatiebijeenkomsten op 1 en 8 oktober op Gedeputeerde Staten gemaakt?

Antwoord 20:

Het verheugt ons dat het onderwerp sterk leeft op Texel. Wij hebben bij deze pilot veel zorgen gehoord. Veel opmerkingen hebben wij meegenomen bij de verdere uitwerking van de pilot. Aan de andere kant hebben wij ook het idee dat door de gegeven antwoorden een deel van de onduidelijkheid is weggenomen. We krijgen ook actieve medewerking in een marketing- en adviesgroep bestaande uit Texelaars.

Let wel: het is een pilot met een andere manier over het denken van OV: we gaan het uitproberen. Er is altijd een mogelijkheid om het tussentijds aan te passen.

We zien dat bij dergelijke vernieuwende projecten er per definitie bezwaren en protesten zijn. Voorbeelden hiervan zijn de Zuidtangent in Haarlem, de buurtbus Bloemendaal, die nu uiteindelijk een grote klantwaardering kennen