

Gedeputeerde staten



16017357



de voorzitter van Provinciale Staten
p/a Statengriffie

- 8 NOV. 2016

onderwerp
Knelpunten openbaar vervoer

kenmerk
16017546

uw kenmerk

behandeld door
mr. F. van Langevelde
(0118) 63 1770

verzonden
Middelburg,
8 november 2016

Geachte voorzitter,

Ter uitvoering van het coalitieakkoord 'Krachten bundelen' hebben wij een voorstel uitgewerkt voor de aanpak van knelpunten in het openbaar vervoer. Dit voorstel is bijgevoegd.
Verzoek is om dit voorstel te agenderen voor uw vergadering op 16 december aanstaande.

Hoogachtend,
gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

PROVINCIE ZEELAND	
AFD. <i>SG</i>	AMBT.
AFD. TERMIJN	<i>pb-ska</i>
DATUM	- 8 NOV 2016
DOC.NR.	
ZAAK NR.	
CLASS.	

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort:

Bedrag: beperkt

Financiële consequenties opdracht / uitbesteding:

Kostensoort:

Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde

belast met

behandeling:

A.J. van der Maas

Vergadering PS: 16 december 2016

Nr: DIO-106

Agenda nr:

Vergadering GS: 8 november 2016

Nr: 16017547

Onderwerp:

Knelpunten openbaar vervoer

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

In het coalitieakkoord 'Krachten bundelen' staat dat wij de echte knelpunten in het openbaar vervoer aanpakken, mits het de verantwoordelijkheid van ons college betreft. Daarbij wordt met de partners gezocht naar slimme oplossingen. Voor het oplossen van knelpunten is 1,2 mln. euro gereserveerd (bestemmingsreserve coalitieakkoord). Voorstel is om dit incidenteel beschikbare geld aan te wenden voor het structureel verbeteren van het openbaar vervoer, door te investeren in ketenmobiliteit en toegankelijkheid van bushaltes. Daarnaast wordt een beperkte extra bijdrage beschikbaar gesteld voor de instandhouding van buurtbusverenigingen.

Wat willen we bereiken?

Wij onderscheiden de volgende knelpunten in het openbaar vervoer:

- knelpunten in de dienstregeling

Bij de zerobased heroverweging is hiervoor in de ambitiebegroting € 330.000 per jaar gereserveerd voor de jaren 2017-2019. Wij verwachten dat dit budget voldoende is om de nu voorziene knelpunten in de dienstregeling op te lossen. Als zich desondanks tijdens deze collegeperiode toch nieuwe onvoorziene knelpunten voordoen, die niet uit het budget van de ambitiebegroting gefinancierd kunnen worden, dan kan daarvoor alsnog door herprioritering geld uit het knelpuntenbudget van 1,2 mln. vrijgemaakt worden. Het knelpuntenbudget was daarvoor in eerste instantie namelijk ook bedoeld.

- infrastructurele knelpunten

Bushaltes zijn het visitekaartje van de bus. Een visitekaartje moet reizigers uitnodigen om gebruik te maken van de bus. Dat veronderstelt dat de bushaltes er netjes uitzien, toegankelijk zijn en beschikken over de juiste voorzieningen.

In de aanloop naar de nieuwe busconcessie zijn investeringen in bushaltes vaak uitgesteld, vanwege onzekerheid of de betreffende bushaltes nog aangedaan zouden worden binnen de nieuwe dienstregeling. Die onzekerheid is met de nieuwe busconcessie weggenomen. Reden om nu in overleg met de wegbeheerders, die verantwoordelijk zijn voor aanleg en onderhoud van bushaltes, een noodzakelijke inhaalslag te maken door te investeren in ketenmobiliteit, toegankelijkheid en voorzieningenniveau.

- overige knelpunten

Diverse buurtbusverenigingen hebben aandacht gevraagd voor de financiële kwetsbaarheid van de verenigingen. Het voortbestaan van buurtbusprojecten loopt daardoor gevaar.

Op basis van bovenstaande inventarisatie van knelpunten willen wij in 2016 en 2017 ten laste van het incidenteel beschikbare knelpuntenbudget het openbaar vervoer structureel verbeteren door te investeren in infrastructurele knelpunten (ketenmobiliteit, voorzieningenniveau en toegankelijkheid van bushaltes).

Naast de genoemde infrastructurele knelpunten willen wij in 2017 tot en met 2019 een beperkte extra bijdrage beschikbaar stellen voor de instandhouding van buurtbusverenigingen.

Te zijner tijd zullen we aanvullende bestedingsvoorstellen aan u voorleggen voor de periode 2018 en 2019 voor ketenmobiliteit en bushaltes.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

De provinciale bushaltes worden structureel verbeterd door uitvoering te geven aan de met de rijksoverheid gemaakte afspraken over toegankelijkheid en het realiseren van het in het provinciaal halteplan vastgelegde voorzieningenniveau.

De financiële basis voor buurtbusverenigingen wordt versterkt door een aanpassing van de subsidiegrondslag.

Wat doen we daarvoor?

Knelpunten infrastructuur

1. Ketenmobiliteit

Openbaar vervoer gaat van halte naar halte. Reizigers reizen echter van deur tot deur. Met de nieuwe busconcessie is de rol van de fiets in het voor- en natransport van en naar de haltes toegenomen. Bestaande bushaltes zijn daarvoor echter nog onvoldoende uitgerust. Er ligt dus een opgave om de fietsvoorzieningen bij bushaltes te verbeteren. Deze opgave dient een provinciaal belang (openbaar vervoer, mobiliteit). Bij de invulling van de ketenmobiliteit is de Provincie soms zelf verantwoordelijk als wegbeheerder. Maar het kunnen ook andere wegbeheerders zijn, die verantwoordelijk zijn. In die gevallen zal de Provincie in het verlengde van de uitvoering van het Zeeuwse halteplan in overleg met de Zeeuwse wegbeheerders speciale aandacht vragen voor ketenmobiliteit in de minder ontsloten gebieden en financieel bijdragen aan het realiseren van oplossingen op hiervoor te selecteren haltes.

De opgave voor ketenmobiliteit bestaat uit twee onderdelen:

- gebiedsgericht: Met de nieuwe busconcessie is de ontsluiting per bus op bepaalde trajecten of momenten (met name de avonduren en de weekenden) verminderd door het wegvallen van buslijnen. In die gevallen moeten busreizigers grotere afstanden afleggen om bij de bushalte te komen en is het belang van de fiets als voor- en natransport naar de bushaltes toegenomen. De grotere rol van de fiets in de reisketen stelt dan extra eisen aan de betreffende bushaltes om diefstal en beschadiging van fietsen te voorkomen. Optie is ook om in de vorm van een pilot te kijken of en hoe frequente gebruikers van de haltetaxi door het aanbieden/promoten van elektrische fietsen i.c.m. het realiseren van goede stallingsvoorzieningen gestimuleerd kunnen worden om zelf in hun mobiliteit te voorzien (in plaats van de haltetaxi). Dit betekent dat (eenmalig) geïnvesteerd wordt in het beschikbaar stellen van een aantal e-bikes, met op termijn (mogelijk) een kostenbesparing voor de haltetaxi.
- doelgroepgericht: Scholieren vormen een grote en belangrijke doelgroep voor het Zeeuwse OV. Over hun reispatroon is gedetailleerde informatie beschikbaar via de Stichting Scholierenvervoer Zeeland. Voorstel is om in overleg met de doelgroep (via Stichting Scholierenvervoer Zeeland) te onderzoeken bij welke haltes voor grotere groepen scholieren extra fietsvoorzieningen gerealiseerd moeten worden en daaraan in overleg met de betrokken wegbeheerders uitvoering aan te geven.

In 2016 hebben we een start gemaakt met doelgroepgerichte maatregelen op het gebied van ketenmobiliteit.

In 2017 willen wij ook een start maken met gebiedsgerichte maatregelen.

2. Provinciale bushaltes

In de aanloop naar de nieuwe busconcessie zijn investeringen in bushaltes vaak uitgesteld, omdat onzeker was of de betreffende bushaltes nog aangedaan zouden worden binnen de nieuwe dienstregeling. Die onzekerheid is met de nieuwe busconcessie weggenomen. Reden om nu alsnog te investeren in het voorzieningenniveau en de toegankelijkheid van bushaltes, die in beheer zijn bij de Provincie. Indirect geeft de Provincie hiermee ook invulling aan de voorbeeldfunctie die zij heeft, richting de andere wegbeheerders. Dit betreft drie onderdelen:

- Voorzieningenniveau provinciale bushaltes

In 2015 hebben de Zeeuwse wegbeheerders op initiatief van de Provincie een voorlopig halteplan opgesteld. Dit plan definieert de voorzieningen die bij de Zeeuwse bushaltes minimaal zijn gewenst vanuit de gebruikers

en verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om de infrastructuur boven maaiveldniveau (afvalbak, zitgelegenheid, schuilgelegenheid (abri), fietsstalling). Volgens het halteplan is er voor provinciale halten nog een investeringsopgave, die in 2017 zal worden gerealiseerd.

- Toegankelijkheid provinciale bushaltes

Volgens de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte moet 40% van de haltes op 1 januari 2016 toegankelijk zijn. De overige bestaande bushaltes worden daarna geleidelijk aangepast, bij aanpassing of onderhoud van de weg. Nieuwe haltes moeten meteen voldoen aan de eisen voor toegankelijkheid. Dit is een verantwoordelijkheid van de individuele wegbeheerders.

Door het ondertekenen van de 'Overeenkomst inzake het verbeteren van de haltetoegankelijkheid in het stads- en streekvervoer per bus' in december 2007 heeft de Provincie zich gecommitteerd aan afspraken inzake toegankelijkheid. Daarbij zijn de kosten voor het toegankelijk maken van 40% van de haltes geraamd op ca. 6 mln. euro. Het Rijk heeft daarvoor eenmalig 1,9 mln. euro beschikbaar gesteld (1/3 deel); bedoeling was dat de Provincie ook 1/3 deel beschikbaar zou stellen en het resterende deel voor rekening van de individuele wegbeheerders zou komen. Het provinciale deel is echter beperkt gebleven tot 0,7 mln. euro. Het grootste deel van het totale budget (2,6 mln. euro) is ingezet als cofinanciering (subsidie) voor andere wegbeheerders en een beperkt deel is aangewend voor de provinciale haltes.

Volgens de afspraken zou de Provincie als wegbeheerder 32 van de 126 provinciale haltes toegankelijk maken. Voor deze investeringsopgave is niet voldoende financiële dekking aanwezig.

- IJzendijke: halte Vestingweg

De ontsluiting van IJzendijke per bus vraagt al geruime tijd de aandacht. Na de GS-beslissing op het advies, dat de klachtencommissie heeft uitgebracht naar aanleiding van klachten van de Dorpsraad IJzendijke, is onze inzet om tot een definitieve oplossing te komen. Onderdeel daarvan is het permanent maken van de huidige tijdelijke halte aan de Vestingweg. Rijkswaterstaat is daarvoor weliswaar wegbeheerder, maar handelt landelijk als beleidslijn dat kosten voor realisering van de haltevoorzieningen voor rekening van provincies of gemeenten komen. Voor IJzendijke blijven dan twee opties over: IJzendijke uitsluiten van busvervoer of zelf als Provincie de definitieve halte financieren. Vanuit de maatschappelijke functie van openbaar vervoer kiezen wij voor de tweede optie. Voor de realisering daarvan moeten in overleg met Rijkswaterstaat en de gemeente nog de nodige (procedurele) stappen gezet worden (zoals overdracht van de grond, het wijzigen van het bestemmingsplan etc.).

3. Overige knelpunten: vergoeding buurtbusverenigingen

In 2014 is bij het toekennen van subsidies aan buurtbusverenigingen geconstateerd dat de Provinciale verordening buurtbusprojecten Zeeland geen ruimte biedt voor maatwerk, terwijl er in de praktijk wel verschillen zijn in de wijze waarop buurtbusverenigingen opereren. Dat was voor ons reden om de subsidieregeling aan te passen, waarbij o.a. de subsidiegrondslag voor buurtbusprojecten is verbreed. De gewijzigde subsidieregeling is op 1 januari 2016 ingegaan. Recent hebben buurtbusverenigingen opnieuw aandacht gevraagd voor de blijvende financiële kwetsbaarheid van de verenigingen. Diverse verenigingen hebben moeite met het werven van vrijwilligers en zijn daardoor steeds vaker gedwongen om vrijwilligers in te zetten, die op grotere afstand van de buurtbuslijn wonen. Gevolg is dat de onkosten voor het woon-werkverkeer van de vrijwilligers toenemen. Momenteel ontvangen de gezamenlijke buurtbusverenigingen jaarlijks ca. € 90.000,- aan provinciale subsidies. Buurtbussen (momenteel 18 lijnen) worden ingezet op het grensvlak van vast openbaar vervoer en de haltetaxi en zijn daarmee een belangrijk onderdeel van het OV-netwerk. Het voortbestaan van buurtbusverenigingen dient een provinciaal belang. Als een buurtbusproject vanwege onvoldoende vrijwilligers moet worden stopgezet, kunnen reizigers terugvallen op de haltetaxi, die invulling geeft aan de door de Provincie vastgelegde mobiliteitsgarantie.

Wat mag het kosten?

Onderstaande tabel geeft aan welke budgetten nodig zijn voor het oplossen van de nu door ons geïnventariseerde knelpunten.

	<i>Benodigd budget 2016-2019</i>			
	<i>2016*</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>
<i>Ketenmobiliteit</i>	30.330	60.000	pm	pm
<i>Provinciale bushaltes</i>	32.670	508.000	pm	pm
<i>Buurtbusverenigingen</i>		20.000	20.000	20.000
<i>Totaal</i>	63.000	588.000	20.000	20.000

* de besteding van het budget 2016 wordt in de 14^e begrotingswijziging aan u voorgelegd.

Onderwerp:
Knelpunten openbaar vervoer

Het coalitieakkoord stelt in totaal 1,2 mln. euro beschikbaar voor het oplossen van knelpunten openbaar vervoer. Hiervan is € 400.000,-- gereserveerd binnen de bestemmingsreserve coalitieakkoord. Met de veertiende begrotingswijziging accordeert u de besteding van de middelen 2016 (van € 63.000,--). Met dit voorstel stelt u voor de nu door ons geïnventariseerde knelpunten een bestedingsplan 2017-2019 (2018 en 2019 alleen buurtbus) vast voor een bedrag van € 691.000,--.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op (kostensoort)

De afdeling P&R zal het voorbereiden van bestekken incidenteel moeten uitbesteden. In dat geval komen deze kosten ten laste van de voor het oplossen van knelpunten geraamde budgetten.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde staten,
Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris.

Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 8 november 2016, nr. 16017547

besluiten:

- ten laste van de 1,2 mln. euro, die het collegeakkoord 'Krachten bundelen' beschikbaar stelt voor knelpunten openbaar vervoer, € 691.000,-- beschikbaar te stellen voor structurele investeringen in bushaltes, ketenmobiliteit en het in stand houden van buurtbusverenigingen.
- dit via de eerstvolgende begrotingswijziging 2017 te verwerken.