

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland**Datum ingekomen vragen** : 23 december 2019**Datum GS-besluit** : 4 februari 2020**Vragen nr. 103**

Vragen van Statenlid de heer **W. Hoogervorst** (SP) over Ontwikkelingen rond en in de buurtbus

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 23 december 2019 door het lid van Provinciale Staten, Statenlid **W. Hoogervorst** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

In de afgelopen weken kwam het fenomeen ‘buurtbus’ enkele malen in de belangstelling. Eind november verschenen berichten in de krant die melding maakten van soms overvolle buurtbussen, met alle gevaren van dien. Deze week stuurde GS een brief aan PS betreffende een ‘nieuwe subsidieregeling buurtbussen Noord-Holland-Noord.

Over beide zaken wil de fractie van de SP vragen stellen aan GS – ik heb dit gecombineerd in deze set schriftelijke vragen.

Bezetting buurtbussen Noord-Holland-Noord

De media berichtten onlangs over ‘het succes van de buurtbussen’ in de noordelijke helft van de provincie. Op gezette tijden is de bezetting van de bus meer dan 100%. Dat komt er op neer, dat de busjes, waar ruimte is voor maximaal acht passagiers, regelmatig meer reizigers vervoeren dan toegestaan.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**VRAGEN****Vraag 1:**

Kent u de berichten over ‘overbezetting’ van de buurtbussen in onze provincie?

Wat vindt u hiervan?

De vrijwilligers, waar ook wij als SP overigens blij mee zijn – anders rijdt er helemaal geen bus meer in bepaalde streken – verkeren in een lastige positie. Bij een ‘volle bus’ moeten zij geen passagiers meer toelaten in de bus als deze zich aandienen bij volgende haltes.

Antwoord 1:

Nee, ons zijn geen recentelijke (vanaf november 2019) mediaberichten bekend over overbezetting in Noord-Hollandse buurtbussen. Ook op navraag bij de buurtbusbesturen blijkt dat er momenteel geen echt structurele capaciteitsproblemen zijn op buurtbuslijnen.

Vraag 2:

Kunt u zich voorstellen dat vrijwilligers zich soms, als het gaat om het rijden met een volle buurtbus, in een lastig parket bevinden als zich volgende passagiers aandienen? Wat vindt u hiervan?

Chauffeurs van een buurtbus, waar maximaal acht passagiers in mogen worden vervoerd, hebben zich als vrijwilliger aangemeld bij een buurtbusvereniging.

Antwoord 2:

Ja, wij kunnen ons zeker voorstellen dat het voor een vrijwillige chauffeur lastig kan zijn om het maximumaantal van 8 passagiers te handhaven. Het is praktisch niet te voorkomen dat er zich onvoorzien toch situaties voordoen waarbij een bus te vol kan zitten voor een nieuwe reiziger. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door oncontroleerbare factoren als het weer, uitval van schoollessen, het plotseling aandienen van een grotere groep reizigers, etcetera. Indien een buurtbusvereniging in structurele zin last krijgt van capaciteitsproblemen dan meldt het buurtbusbestuur dit bij de provincie en Connexxion. Vervolgens wordt met het bestuur en Connexxion overleg gevoerd over mogelijke oplossingen voor het capaciteitsprobleem. De soort oplossing is per situatie verschillend, maar voorbeelden hiervan zijn het inzetten van een scholierenlijn door Connexxion in de spits, het inzetten van een extra buurtbus of het aanpassen van de buurtbusroute zodat er een betere samenhang ontstaat met het omringende OV-netwerk.

Vraag 3:

Welke 'opleiding' krijgen de buurtbuschauffeurs voordat zij daadwerkelijk achter het stuur kunnen gaan?

Antwoord 3:

De wet stelt dat ieder persoon in bezit van een rijbewijs B op het type voertuig mag rijden dat wordt ingezet op de buurtbuslijnen. In principe hoeft er dus niet een specifieke opleiding te worden gegeven om op een achtpersoons buurtbus te mogen rijden. Echter, iedere buurtbusvereniging controleert aspirant-chauffeurs vooraf op geschiktheid. Dit gebeurt via het afnemen van een testrit. Bij twijfel wordt er een vervolgtest afgelegd met een deskundige van Connexxion erbij. Bij gebleken geschiktheid bieden alle buurtbusverenigingen een introductie op de buurtbus aan. Nieuwe chauffeurs worden meegenomen in een daadwerkelijke rit, krijgen uitleg over de route, de apparatuur in de bus en ontvangen een handleiding met praktische informatie. Er is geen voorgeschreven, uniform proces waarop een dergelijke introductie dient te worden uitgevoerd. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de buurtbusvereniging. Indien gewenst kan iedere vereniging wel gebruik maken van ondersteuning door Connexxion.

Vraag 4:

Is er sprake van een uniforme opleiding, die gehanteerd wordt bij alle buurtbusverenigingen in onze provincie? Zo ja: wie initieert deze opleiding, wie verzorgt deze opleiding en wie controleert of de vrijwilligers deze opleiding met goed gevolg afleggen? Zo nee: waarom niet?

Antwoord 4:

Zie onze beantwoording bij vraag 3.

Vraag 5:

Als vraag (4) met "nee" is beantwoord: voelt GS er voor om op termijn een uniforme opleiding te gaan aanbieden aan buurtbusverenigingen en hun vrijwillige chauffeurs? Ook ons bereiken met regelmaat berichten over te volle buurtbussen.

Antwoord 5:

Wij zien geen noodzaak in het aanbieden van een uniforme opleiding aan buurtbusverenigingen en hun vrijwillige chauffeurs. Wij zijn zeer tevreden over de huidige wijze waarop de verenigingen hun nieuwe chauffeurs opleiden. Deze opleiding is namelijk gebaseerd op de jarenlange praktijkervaring van de verenigingen, grote kennis over 'hun buurtbus', de regio en een onvervangbare passie voor het vervoeren van reizigers.

Vraag 6:

Krijgt de provincie ook meldingen van buurtbussen die te vol of zelfs 'overvol' zijn? Zo ja: wat is hiervan de frequentie? En: wat doet u met deze meldingen? Zo nee: waar kunnen passagiers terecht met hun meldingen?

Antwoord 6:

De provincie ontvangt geen directe melding van reizigers. Indien er sprake is van een structureel capaciteitsprobleem dan wordt dit door de betreffende buurtbusvereniging bij zowel de provincie als Connexxion gemeld. Passagiers kunnen klachten over een te volle buurtbus bij de klantenservice van Connexxion melden. De contactgegevens van deze klantenservice staan op iedere bushalte en in de buurtbussen vermeld. Zie ook ons antwoord op vraag 1.

Vraag 7:

Vindt er regelmatig controle plaats op het zorgvuldig toepassen van de regels betreffende maximum aantal passagiers? Zo ja: hoe vaak, en op welke wijze vinden deze controles plaats? Zo nee: waarom niet?

Antwoord 7:

De provincie is niet het bevoegd orgaan om verkeerscontroles uit te voeren. Het bevoegde orgaan hiervoor betreft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Maar zowel de provincie als Connexxion hebben regelmatig overleg met de buurtbusverenigingen over de toepassing van de regelgeving omtrent het maximaal aantal passagiers en mogelijke oplossingen bij teveel aanbod van reizigers.

Nieuwe subsidieregeling buurtbussen Noord-Holland-Noord

In uw schrijven aan PS dd. 18 december 2019 maakt u melding van het voortzetten van de bestaande subsidieregeling voor buurtbusprojecten, noodzakelijk om de huidige 12 buurtbuslijnen in de provincie Noord-Holland ook na 2019 te kunnen continueren. Tevens maakt de brief melding van het verhogen van de subsidie aan de buurtbusverenigingen.

Vraag 8:

Wie ontving tot op heden, dus tot einde 2019, de subsidie voor buurtbusprojecten?

Antwoord 8:

De subsidie kan uitsluitend worden aangevraagd door verenigingen in de concessies van de Provincie Noord-Holland die aantoonbaar een buurtbuslijn gaan uitvoeren. De ontvangers van de subsidie voor buurtbusprojecten zijn tot op heden dus uitsluitend de Noord-Hollandse buurtbusverenigingen geweest.

Vraag 8a:

Als dat de buurtbusverenigingen waren: kunt u ons een overzicht geven waarin u aangeeft hoeveel subsidiegeld er naar welke buurtbusvereniging is gegaan in 2018 en 2019?

Antwoord 8a:

Buurtbuslijn	Vereniging	Aantal bussen	Subsidie 2018	Subsidie 2019
408	Heiloo	1	€ 6.600	€ 6.600
481	Bloemendaal	1	€ 6.600	€ 6.600
407	Heerhugowaard (start vanaf aug. 2019)	1	n.v.t.	€ 6.950
409	Koggenland	1	€ 6.600	€ 6.600
417	De Westfries	2	€ 13.200	€ 13.200
412	Venhuizen	2	€ 13.200	€ 13.200
416	De Noordkop	2	€ 13.200	€ 13.200
406 en 411	Zijpe-Harenkarspel	2	€ 13.200	€ 13.200
438	WASE	3	€ 19.800	€ 19.800
410	Bergen	3	€ 19.800	€ 19.800
415	Kromme Leek	3	€ 19.800	€ 19.800

Vraag 8b:

Als dat de concessiehouder was: hoeveel subsidie t.b.v. buurtbusprojecten heeft elke concessiehouder ontvangen in 2018 en 2019?

Antwoord 8b:

De concessiehouder ontvangt geen subsidie, maar een (jaarlijkse) vergoeding van €25.000,- per buurtbus voor het onderhoud, brandstof, reparaties etcetera. van de bus.

De verhoging van het subsidiebedrag is bestemd voor tal van activiteiten om het buurtbusvervoer te versterken.

Vraag 9:

Heeft u van buurtbusverenigingen signalen gekregen dat het verzorgen van het buurtbusvervoer onder grote druk staat? Zo ja: van welke buurtbusverenigingen? Zo nee: waar baseert u dan de bewering op dat het buurtbusvervoer onder grote druk staat?

Antwoord 9:

De provincie heeft van alle buurtbusverenigingen het signaal gekregen dat het steeds moeilijker wordt om nieuwe vrijwilligers te werven voor op de buurtbus. Hierdoor staat de continuïteit van de buurtbuslijnen onder druk. Dit signaal is afgegeven tijdens een gezamenlijk OMNI overleg met alle besturen in 2019.

Uit de brief, bovengenoemd, blijkt niet h oe de subsidie de buurtbusverenigingen gaat bereiken.

Vraag 10:

Moeten buurtbusverenigingen de extra subsidie aanvragen? Zo ja: hoe doen zij dat? Zo nee: hoe komen de buurtbusverenigingen dan in aanmerking voor een extra subsidie?

Antwoord 10:

Er is geen sprake van een 'extra' subsidie. Het subsidiebedrag per buurtbus is verhoogd ten opzichte van de vorige uitvoeringsregeling, en kan worden aangevraagd via het aanvraagformulier op het digitale subsidieloket van de Provincie Noord-Holland. De procedure daarvoor is niet gewijzigd ten opzichte van voorgaande jaren.

Vraag 11:

Welke activiteiten zijn voor de buurtbusverenigingen subsidiabel? Graag een gedegen overzicht.

Antwoord 11:

De activiteit waar een vereniging een subsidie kan aanvragen betreft het uitvoeren van een buurtbuslijn. Wij verwijzen u hiervoor specifiek naar de Uitvoeringsregeling subsidie buurtbusprojecten Noord-Holland 2020 via https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Historie/Noord-Holland/632813/CVDR632813_1.html

Vraag 12:

Hoe vindt uiteindelijk controle plaats op de besteding van de subsidiebedragen welke aan de afzonderlijke buurtbusverenigingen worden verstrekt?

Antwoord 12:

De controle van de besteding van afzonderlijke buurtbusverenigingen vindt plaats conform arrangement 1 van de Provinciale Verantwoordingsystematiek (PVS). Zie ook: https://www.noord-holland.nl/Loket/Subsidies/Eindverantwoording_subsidies
In de PVS is bepaald dat er tot aan een subsidiebedrag van €10.000,- in  een keer wordt vastgesteld (arrangement 1). Wij achten het echter wenselijk om alle buurtbusverenigingen als een arrangement 1 te behandelen. Wij maken dan ook een uitzondering op het maximale bedrag van €10.000,-. Dit bedrag wordt voor buurtbusverenigingen verhoogd naar €23.200,-. Deze uitzondering is wenselijk omdat buurtbusverenigingen, conform de eisen van de regeling,

verplicht zijn om het gehele jaar door openbaar vervoer aan te bieden volgens een van te voren vastgestelde en publiekelijk bekend gemaakte dienstregeling. Om dit te kunnen uitvoeren, is het noodzakelijk dat een vereniging vanaf de start van ieder dienstregelingsjaar over het gehele subsidiebedrag kan beschikken. Buurtbusverenigingen beschikken daarnaast over geen of nauwelijks andere financiële inkomensstromen om een reserve op te kunnen bouwen die een financieel gat zou kunnen overbruggen.

Het gebruik van de buurtbus als vervoersmodaliteit is sinds het peiljaar 2016 met ca. 15 % toegenomen, zo meldt de brief.

Vraag 13:

Zijn er inmiddels heldere criteria opgesteld die de keuze om tot het, al dan niet gedeeltelijk, herinvoeren van een reguliere busdienst (met grotere bussen en een betaalde chauffeur) te komen kunnen onderbouwen? Zo nee: waarom niet? Is GS bereid deze criteria nader op te stellen en aan PS voor te leggen? Zo ja: welke criteria zijn dat?

Antwoord 13:

Nee, er zijn geen specifieke criteria door ons vastgesteld voor het opheffen van een buurtbuslijn ter vervanging van een reguliere buslijn. Dit heeft er mee te maken dat er tot op heden te weinig reizigers gebruik maken van een buurtbus om een rendabele, reguliere buslijn op te zetten. Met circa 300.000 reizigers per jaar en circa 107.000 buurtbusritten, zit er per rit gemiddeld 3 reizigers in een buurtbus. Momenteel is dit aantal te laag voor het inzetten van reguliere buslijnen in plaats van buurtbussen. Echter, met het oog op een stijgende trend in het gebruik van buurtbussen, gaan wij wel nadenken over hoe wij deze burgerinitiatieven in de toekomst het beste tegemoet kunnen komen.