

Aan Provinciale Staten	Datum	: 27 februari 2007
t.b.v statencommissie WMM	Uw Kenmerk	: <b>2007WMM11</b>
	Ons kenmerk	: 2007WV000330i
	Contactpersoon	: G. Knegtel
	E-mail	: <a href="mailto:gijs.knegtel@provincie-utrecht.nl">gijs.knegtel@provincie-utrecht.nl</a>
	Doorkiesnr.	: 3531

Onderwerp:  
Evaluatie en voortzetting buurtbus 505 IJsselstein-Woerden

In het kader van de informatievoorziening treft u hierbij de betreffende stukken aan:

1. Toelichting evaluatie en voortzetting buurtbus 505 IJsselstein-Woerden
2. Rapport "Evaluatieonderzoek Buurtbus 505"

### **Aanleiding**

Op 12 december 2005 hebben provinciale staten besloten om een proef te houden met een buurtbus in de concessie Zuidwest Utrecht. Deze proef is voorgesteld n.a.v. de statenconferentie "bereikbaarheid kleine kernen" eind 2004. Met de proef wordt getracht om het aanbod van openbaar vervoer in kleine kernen te verbeteren.

De proef met de buurtbus is gestart op 7 juli 2006 met een looptijd van 9 maanden. De buurtbus biedt een verbinding tussen IJsselstein en Woerden via Lopik en Oudewater. Met de start van de proef is de buslijn 105 (Nieuwegein-Schoonhoven) opgeheven omdat het traject van deze lijn grotendeels kon worden overgenomen door de buurtbus. Lijn 105 had tevens een erg lage bezettingsgraad. De concessiehouder van concessie streekvervoer Zuidwest Utrecht, Connexion, levert de busjes, zorgt voor onderhoud daarvan en bereid de dienstregeling voor. De buurtbusjes worden gereden door vrijwilligers die zich verenigd hebben in een buurtbusvereniging.

Om de levensvatbaarheid van een buurtbus op het traject IJsselstein-Woerden te onderzoeken en inzicht te krijgen in het slagen van de proef is een evaluatieonderzoek uitgevoerd, waarmee de effecten van de buurtbus op het openbaar vervoer gebruik en de reizigerstevredenheid is gemeten.

Op basis van de onderzoeksresultaten hebben we het besluit genomen om de buurtbus structureel maken en op te nemen in concessie streekvervoer zuidwest Utrecht.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,  
De voorzitter, mr B. Staal  
De secretaris, drs. H.H. Sietsma

## **Toelichting evaluatie en voortzetting buurtbus 505 IJsselstein-Woerden**

Behorend bij Statenbrief 2007WVV000330i

### **Eerdere besluiten:**

- 14-06-2005: Gedeputeerde staten besluiten de concessies Zuidwest Utrecht,..., te verlengen met twee jaar (t/m dec. 2008). Connexxion is op dat moment concessiehouder van concessie Zuidwest Utrecht.
- 12-12-2005: Provinciale staten besluiten in 2006 een proef met een buurtbus uit te voeren in het concessiegebied Zuidwest Utrecht, zoals omschreven in de notitie "Voorstel proef buurtbus in kleine kernen" en besluiten hiervoor € 140.000,- beschikbaar te stellen uit de begrotingspost Reserve stimulering ov.

### **Beoogd effect**

Met de proef is een verbetering van de bereikbaarheid van de kleine kernen beoogd. De proef met de buurtbus 505 eindigt op 1 april 2007. Deze buurtbus is deels in de plaats gekomen van lijn 105 die daarbij is opgeheven.

### **Argumenten voor structureel maken buurtbus 505**

#### *Reizigersaantallen*

1. Het gebruik ligt op bijna 500 reizigers per week en de 10.000ste reiziger is al geteld sinds de start in juli 2006.
2. Buurtbus 505 heeft duidelijk een nieuwe reizigersgroep aangetrokken. Het reizigersvervoer van Buurtbus 505 vindt voor bijna 40% plaats op het "oude traject" tussen IJsselstein en Lopik en voor bijna 60% op het "nieuwe traject" tussen Lopik (lees Oudewater) en Woerden.
3. 27% van de huidige gebruikers van Buurtbus 505 geeft aan vanuit lijn 105 te komen. Een beperkt deel van de voormalige lijn 105-reizigers is waarschijnlijk geen ov-reiziger meer maar het overgrote deel maakt de verplaatsing waarschijnlijk met een andere streeklijn (lijn 104 en/of 195) en sneltram (tussen IJsselstein en Nieuwegein). 73% is "nieuw" in de bus. Hiervan reisde 51% voorheen het traject niet of per auto, wat een positief effect is. Een minder positief effect betreft de 22% die het traject voorheen per fiets aflegde.

#### *Tevredenheid reizigers*

4. Gebruikers zijn over het algemeen zeer tevreden. Deze tevredenheid komt op diverse aspecten naar voren, zoals de klantvriendelijkheid, reistijd en betrouwbaarheid;
5. Er zijn nauwelijks klachten binnengekomen over het opheffen van lijn 105. Het is heel aannemelijk dat verwachte problemen in vervoerrelaties (Nieuwegein – Lopik) zijn opgelost door andere bestaande busverbindingen.
6. Buurtbus 505 is een bekend en gewaardeerd vervoermiddel in de regio (voor een belangrijk deel niet-gebruikers van de Buurtbus). Dit wordt onderschreven met de volgende vier uitkomsten van het telefonisch onderzoek.
  - Inwoners geven aan vaker met het OV te zijn gaan reizen sinds de komst van Buurtbus 505
  - Inwoners vinden de komst van de buurtbus een goed initiatief.
  - Inwoners vinden in grote mate dat het OV verbeterd is in de regio.
  - Inwoners vinden dat de bereikbaarheid van hun woonplaats is toegenomen met de komst van Buurtbus 505. Dit geldt vooral voor de kernen waar lijn 105 niet gereden heeft.

### *Tevredenheid overige partijen*

Buurtbusvereniging: De Buurtbusvereniging vindt de reizigersgroei en de geluiden van de reizigers een goede indicatie dat ze de goede weg zijn ingeslagen. De Buurtbusvereniging is er dan ook van overtuigd dat de proef met Buurtbus 505 moet worden omgezet in een blijvende situatie.

Concessiehouder (Connexxion): de medewerkers van Connexxion vinden de proef met Buurtbus 505 een groot succes. De conclusie van de medewerkers van Connexxion is dat het buurtbusproject absoluut gecontinueerd moet worden.

Gemeenten: er komen veel positieve reacties over de buurtbus vanuit de gemeenten. De gemeenten Oudewater en Lopik zijn zelfs bereid gevonden de buurtbusvereniging te sponsoren. Alleen de gemeente Schoonhoven heeft laten weten het te betreuren dat de buurtbus Schoonhoven niet aandoet (wat bij lijn 105 wel het geval was). Vanuit de gemeente Lopik is er gevraagd om de buurtbus door te laten rijden naar Schoonhoven voor de reizigers vanuit Cabauw. Dit verzoek is niet gehonoreerd omdat:

- daardoor doorgaande reizigers gedupeerd worden vanwege een substantieel langere reistijd;
- er hierdoor een extra busje moet worden ingezet waardoor naar verhouding veel extra kosten gemaakt moeten worden voor een incidentele reiziger;
- inwoners vanuit Cabauw een ov-alternatief hebben in de vorm van zeer frequent rijdende lijn 195 (spits: 8x per uur, dal: 2x per uur) die op zo'n 800 m. van de dorpskern rijdt.

### Consumentenorganisaties (ROCOV)

Het ROCOV heeft per brief laten weten dat ze de buurtbus een groot succes vinden en dat ze hopen dat de buurtbus na 1 april zal blijven rijden.

De centrale conclusie luidt dat er veel draagvlak is voor een definitieve invoering van Buurtbus 505. Alle partijen, de Buurtbusvereniging, Connexxion en de gemeenten, zijn tevreden over het project. Bovendien is er, zeker wanneer de knelpunten opgelost worden (zie paragraaf "kanttekeningen"), vanuit de onderdelen die in het onderzoek zijn uitgewerkt, geen enkele reden om het project te stoppen.

### **Kanttekeningen**

*Zaken m.b.t. buurtbus die verbetering/aandacht vragen:*

1. Het is wenselijk, zowel vanuit de reizigers als vanuit de Buurtbusvereniging om jonger, kwalitatief goed materieel in te zetten. Hieraan zal Connexxion bij een eventueel definitief vervolg gevolg geven.
2. Om de capaciteitsproblemen tussen Oudewater en Woerden (waar het gebruik erg hoog is) structureel het hoofd te kunnen bieden zou geanalyseerd kunnen worden of de inzet van een midibus tijdens de spitsuren haalbaar is. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met eventuele infrastructurele (on)mogelijkheden.
3. Contractuele afspraken moeten in het vervolg (en toekomstige projecten) in duidelijke, heldere bewoordingen en tijdig aan de Buurtbusvereniging overgedragen worden.

4. De Buurtbusvereniging en Connexxion zouden regelmatig op vaste tijdstippen, aan de hand van een vaste agenda, overleg moeten inplannen om de evaluatie van het project door te spreken.
5. Op basis van een integrale evaluatie met alle betrokkenen zou een blauwdruk geschreven moeten worden, met daarin organisatorische en operationele beschrijvingen van zaken die men tegenkomt bij de toekomstige opzet van een buurtbusproject. Hierbij moeten verantwoordelijkheden vanuit de vervoerder en Buurtbusvereniging duidelijk afgebakend worden.

#### *Kanttekening bij het vervolgtraject*

Nadat het besluit van GS is genomen om de buurtbus structureel in de concessie Zuidwest Utrecht op te nemen, zijn de onderhandelingen met de concessiehouder (Connexxion) gestart. Daarin zullen aanvullende eisen voor bijv. materieel worden geformuleerd. Deze onderhandelingen moeten leiden tot een goed product tegen acceptabele kosten. De concessiehouder moet worden gevraagd medewerking te verlenen aan het structureel maken van de buurtbus. Als de onderhandelingen geen bevredigend resultaat opleveren voor de concessiehouder kan hij zijn medewerking weigeren. De buurtbus wordt dus pas definitief structureel in de concessie opgenomen als de onderhandelingen zijn afgerond. (zie concessievoorschriften art. 19, lid b). Mochten de onderhandelingen zoveel tijd in beslag nemen dat deze over de looptijd van de proef overschrijden dan zal besloten moeten worden om de proef voor korte duur te verlengen. Dit zal dan gebeuren tegen de huidige voorwaarden. Dit is echter slechts een noodscenario.

#### **Financiën**

De jaarlijkse kosten voor het structureel maken van de buurtbus zullen ongeveer even hoog zijn als de besparing die wordt gerealiseerd door het opheffen van lijn 105. Op korte termijn vinden gesprekken plaats met Connexxion om de exacte kosten voor de buurtbus te bepalen. Indien de kosten voor de buurtbus lager zijn dan de besparing vanwege het opheffen van lijn 105 dan zal dit verschil worden ingezet om elders in de concessie de dienstregeling te verbeteren.

Het vervangen van lijn 105 door de buurtbus is dus uitdrukkelijk geen bezuinigingsactie geweest.

De huidige reservering in de BDU voor de exploitatie van concessie Zuidwest is voldoende, er zijn dus geen aanvullende middelen nodig.

#### **Juridisch**

De buurtbus wordt gereden als onderdeel van concessie Zuidwest Utrecht. Bij structureel maken van de buurtbus moeten de concessievoorschriften van concessie streekvervoer Zuidwest Utrecht worden aangepast. Hierin worden aanvullende afspraken vastgelegd over bijv. eisen die gesteld worden aan materieel. Deze eisen moeten besproken worden met Connexxion. Indien dit financiële consequenties heeft moet over deze kosten overeenstemming worden bereikt met Connexxion.

#### **Realisatie**

De volgende vervolgstappen moeten worden gezet:

1. onderhandeling met Connexxion waarbij onze eisen over een structurele buurtbus worden neergelegd. Connexxion geeft aan wat de jaarlijkse kosten zullen zijn. Betaling zal plaatsvinden middels de exploitatiebijdrage openbaar vervoer voor concessie Zuidwest Utrecht. Dit moet zijn afgerond vóór 1 april (einde proef buurtbus).

2. Concessievoorschriften Zuidwest Utrecht worden aangepast en vastgesteld door GS (april).
3. Opstellen beleidsregels/buurtbusprotocol met daarin de rechten/plichten van vervoerautoriteit, concessiehouder en buurtbusvereniging. Deze beleidsregels worden onderdeel van het bestek voor de aanbestedingen van concessies west en oost Utrecht, welke nu in voorbereiding zijn (maart/april).

### **Communicatie**

Nadat onderhandelingen met Connexxion naar tevredenheid zijn afgerond zal in een feestelijke handeling met de concessiehouder en de buurtbusvereniging het structureel maken van de buurtbus worden gevierd. Hiervoor zullen in ieder geval pers, gemeenten en ROCOV worden uitgenodigd. Deze handeling heeft ten doel de inwoners in het zuidwesten van de provincie Utrecht te informeren over het structurele karakter van de buurtbus. Tevens spreekt hier een waardering uit voor het werk dat de vrijwilligers verrichten.