

Vragen van het statenlid Frits de Kaart en Piet Hamelink (PvdA) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland **2013 nummer 295**.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake de aanbestedingsprocedure openbaar vervoer in Zeeland:

Antwoorden van gedeputeerde staten:

(ingekomen 04-03-2013)

1. Is het juist dat de verschillende vervoerders – in samenspraak met het provinciebestuur – thans bij dorpsverenigingen trachten vrijwilligers te werven om in de toekomst het openbaar vervoer op verschillende lijnen uit te laten voeren door een 8-persoons buurtbus met vrijwilligers?

Kan het College ons ook meedelen welke buslijnen dit zijn?

Is het College het met de PvdA eens dat dit een verdringing van reguliere arbeid kan betekenen en vindt het College het een gewenste ontwikkeling dat reguliere arbeid wordt overgenomen door vrijwilligers?

2. Is het bij het College bekend dat de dorpsraad van Oudelande niet mee wenst te werken aan het buurtbusproject?

Kan het College ons meedelen of er meer dorpsorganisaties zijn die niet mee wensen te werken?
Zo ja, welke zijn dat?

1. Ja. In de recent door Provinciale Staten vastgestelde 'Start- en kadernota openbaar vervoer Zeeland 2015-2025' staat dat wij de buurtbus stimuleren om op het platteland een busvoorziening te behouden en zo ook binnen het toekomstige flexnet de instroom naar de regiotaxi te beperken.

Er rijden al buurtbussen op de lijnen 190, 194 en 489. De vervoerders onderzoeken de haalbaarheid van een buurtbus op de lijnen 3, 4, 7, 11, 13, 15, 16, 21, 29, 51, 180, 181, 182, 421, 429, 433, 451, 481, 490, 491 en 494.

Nee, want de verwachting is dat de buslijnen, waarvoor de invoering van de buurtbus wordt onderzocht, anders met ingang van de nieuwe concessie (1-1-2015) vervallen door bezuinigingen op de rijksbijdrage (BDU).

2. Ja.

Voor zover ons bekend verleent ook de dorpsraad 's Gravenpolder geen medewerking.

Dienen de vrijwilligers aan het buurtbusproject ook te voldoen aan de eisen die gesteld worden aan personen die werkzaam zijn in het personenvervoer (onder andere verklaring omtrent gedrag, chauffeursdiploma en chauffeurskaart)?

Nee. Vrijwilligers moeten beschikken over een geldig rijbewijs B. Verder worden ze gekeurd en krijgen ze van de vervoerder een training over hoe om te gaan met het voertuig en de passagiers.

3. Op welke wijze vindt bij de lopende proeven met de buurtbus de registratie van het aantal reizigers plaats?

3. Registratie vindt handmatig plaats door de chauffeur.

Is het bij het College bekend dat er momenten zijn dat de buurtbus vol is – dan wel te veel passagiers vervoeren – en dat hierdoor reizigers moeten wachten op de volgende bus?

Uit de telcijfers blijkt dat er bij de buurtbus geen knelpunten zijn qua capaciteit. Als dat wel het geval mocht zijn, dan is het aan de vervoerder om maatregelen te treffen.

Als de buurtbus onderdeel wordt van het openbaar vervoer zijn dan ook de voorzieningen in zo'n bus aanwezig zoals chipautomaat, kaartcontrole, verbinding met vervoerscentrale, cameratoezicht, enzovoorts?

De buurtbus is uitgerust met een chipautomaat en een verbinding met de vervoerscentrale. De buurtbussen beschikken – net als veel reguliere openbaar vervoerbussen – niet over cameratoezicht.

4. Is het bij het College bekend dat de buurtbusjes die thans als proef rijden niet altijd toegankelijk zijn voor reizigers met kinderwagen, rolstoel, rollator of koffer?

4. Buurtbussen voldoen aan de voor kleinbussen geldende toegankelijkheids-eisen. Ze zijn – met hulp van de chauffeur of een medereiziger – toegankelijk voor reizigers met kinderwagen, rollator of koffer. Reizigers die afhankelijk zijn van de rolstoel kunnen gebruik maken van de regiotaxi.

Dat daarnaast de reizigers zelf de deuren van deze busjes moeten openen en sluiten, omdat de chauffeur dit vanaf zijn plaats niet kan doen?

Nee, dat is niet het geval. De chauffeur van de buurtbus kan de deuren vanaf zijn plaats open en dicht doen.

Indien dit bevestigend wordt beantwoord, is het College het dan met de PvdA eens dat een dergelijke werkwijze belemmerend kan werken voor een vorm van integraal vervoer met de WMO-doelgroep?

Nee. De mogelijkheden voor integratie tussen OV en WMO-vervoer verschillen per gebied. In stedelijk gebied nemen de mogelijkheden voor integratie toe door een verbeterde toegankelijkheid van het OV. Dit betekent dat Wmo-reizigers steeds vaker van het OV gebruik kunnen maken. In landelijk gebied zijn die mogelijkheden beperkt, vanwege de beperkte reismogelijkheden met het busvervoer. Daarom is er in de start- en kadernota voor gekozen om OV-reizigers en Wmo-reizigers gezamenlijk te vervoeren met de regiotaxi.

Is het College het met de PvdA eens dat – gezien de hiervoor genoemde vragen – dit een gevoel van onveiligheid kan geven bij de chauffeur en de reiziger?

Nee. De buurtbus wordt juist als veilig ervaren door de kleinschaligheid.

5. Is het College bereid in de concessieverlening op te nemen dat medewerkers dienen te vallen onder de CAO-personenvervoer?

Is het College bereid om in een vroegtijdig stadium (eigenlijk nog voor de zomervakantie) in overleg te treden met de vakbonden van personeel in het personenvervoer over mogelijke gevolgen voor het personeel bij een nieuwe aanbesteding?

5. Nee. Dat is ook niet nodig omdat vervoerders zich niet kunnen onttrekken aan de voor het beroepspersoneel geldende CAO. Een CAO is echter niet van toepassing op vrijwilligers.

Nee, over de wijze waarop met het personeel is dienst van de vervoerder wordt omgegaan in het kader van een aanbesteding, zijn wettelijke eisen gesteld (Wet personenvervoer 2000). Deze eisen en de inmiddels omvangrijke jurisprudentie op dit punt, bepalen uiteindelijk welke personeelsleden overgaan naar een nieuwe vervoerder bij overgang van de concessie. Verder is het overleg met vakbonden van personeel in het personenvervoer een verantwoordelijkheid van de vervoerders.

MIDDELBURG, 26 maart 2013

Namens de fractie van de PvdA,

Frits de Kaart en Piet Hamelink

Gedeputeerde staten,

J.M.M. Polman
A.W. Smit