



Schriftelijke statenvragen van de Statenfractie van GroenLinks en het CDA over de wijziging concessie IJsselmond, ingediend op 16 maart 2021, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 6 april 2021 (2772023).

1. *De aanpassingen zijn ingegaan op 28 februari. Wat zijn de eerste constateringen op de betreffende lijnen? Zijn er bijvoorbeeld minder reizigers door de wijzigingen?*

Antwoord: Op basis van een vergelijking van de telcijfers tussen week 7 (week voor de krokusvakantie) en week 10 is het lastig om conclusies te trekken wat de effecten zijn op de drie betreffende lijnen. Dit heeft te maken met het feit dat vanaf 1 maart de middelbare scholen en het MBO weer één dag in de week open zijn gegaan. Lijn 21/22 laat een lichte daling zien van het aantal reizigers. Lijn 71 en 141 laten een stijging zien van het aantal reizigers. Per saldo is het aantal reizigers op de drie lijnen in week 10 (11.950 reizigers) circa 21% hoger dan in week 7 (9.850 reizigers).

Naast het aantal reizigers is het aantal klachten een signaal voor de mate waarin de reizigers de aanpassingen als problematisch ervaren. Tot en met 29 maart zijn er vijf klachten binnengekomen. Drie klachten met betrekking tot lijn 71, twee m.b.t. lijn 141 en geen enkele klacht m.b.t. lijn 21/22. Alle klachten hebben betrekking op het vervallen van de ritten in de middaguren en niet op de avonduren. Alle klachten gaan over de langere wachttijd als gevolg van de frequentieverlaging.

2. *In Dronten (lijnen 21 en 22) en in de Noordoostpolder (lijnen 71 en 141) ontstaan er uursdiensten in de daluren. Dat betekent dat scholieren en werkenden soms tot een uur moeten wachten op een bus. Is het college het met ons eens dat een uursdienst ongewenst is, en dat een halfuursdienst nodig is omdat de bus een noodzakelijk vervoermiddel is voor scholieren vanwege de reisafstand?*

Antwoord: We zijn het met u eens dat een halfuursdienst de voorkeur heeft boven een uurdienst. De verlaging van de frequentie leidt in de daluren tot een extra wachttijd van maximaal 30 minuten t.o.v. de oude dienstregeling. Desondanks hebben we besloten om op basis van het aantal reizigers de frequentie in de daluren terug te brengen tot een uurdienst. Er is door de vervoerder expliciet gekeken naar de begin- en eindtijden van de spitsperiode per lijn. Hierbij is geprobeerd om "maatwerk" te leveren, waardoor de duur van de dalperiode per lijn verschilt en zo min mogelijk reizigers geconfronteerd worden met extra wachttijd. De dalperiode waarin de frequentie is verlaagd (ca. 9 tot ca. 14 uur en ca. 18 tot ca. 20 uur) omvat circa 25% van het totaal aantal reizigers op een werkdag.

3. *Duidelijk is dat er minder inkomsten zijn vanwege de coronamaatregelen. Tegenover de kosten van een busverbinding staan maatschappelijke baten als bereikbaarheid en zelfredzaamheid. Is er, naast de inkomsten, ook gekeken naar de maatschappelijke gevolgen van afschalen?*

Antwoord: In de afweging is nadrukkelijk rekening gehouden met bereikbaarheid en zelfredzaamheid. Om deze reden is ervoor gekozen om alle openbaar vervoerlijnen in stand te houden, waardoor alle gewenste reizen nog steeds te maken zijn en de bereikbaarheid geborgd is. Alleen rondom de daluren moeten reizigers soms hun reistijdstip aanpassen.

4. *Wat zijn de kosten om de betreffende lijnen weer te laten rijden als voor 28 februari? Is GS bereid deze kosten (binnen het budget mobiliteit) als optie mee te nemen in de perspectiefnota, en aan te geven ten koste waarvan dat zou gaan?*

Antwoord: Lijn 71 en lijn 141 zijn OV-lijnen die onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid vallen van de provincie Flevoland en de provincie Overijssel. Om deze lijnen weer te laten rijden zullen dus beide provincies daarover overeenstemming moeten hebben. De kosten voor provincie Flevoland, op jaarbasis, om in de daluren wederom een halfuursfrequentie te rijden zijn:

Lijn 21/22:	€ 62.150
Lijn 71:	€ 145.200
Lijn 141:	€ 253.000

In de perspectiefnota worden geen extra middelen voor OV in 2021 gevraagd. Gedeputeerde Staten vinden dat voor 2021 het OV-aanbod, gelet op de sterk verminderde vraag van voldoende kwaliteit



PROVINCIE FLEVOLAND

blijft. Op basis van het Transitieplan OV (zie antwoord vraag 9) dat in mei in GS voorligt, besluiten GS of er extra geld nodig is in de jaren 2022 e.v.

5. *Is er overwogen om in de daluren met kleinere bussen te rijden, om zo het percentage lege stoelen te verminderen? Zo ja, waarom heeft die optie geen doorgang gevonden?*

Antwoord: Nee dit is niet overwogen. Uitsluitend het verlagen van het percentage lege stoelen door de inzet van klein materieel levert geen financieel voordeel op, noch voor de vervoerder noch voor de provincie Flevoland. Inzetten van kleinere bussen zal leiden tot hogere kosten bij de vervoerder. Immers de vervoerder beschikt niet over kleinere bussen en zal deze moeten inhuren, terwijl de grote bussen stil komen te staan. Per saldo zal de inzet van kleinere bussen juist extra kosten met zich meebrengen.

6. *Reizigers van buslijn 160 kunnen nu tot 18 uur reizen, waar dat eerder tot 22 uur was. Ook tijdens de avondklok zijn er mensen die het OV nodig hebben om hun reis te maken. Hebben deze reizigers inmiddels alternatieven gevonden? Zo nee, zijn GS en de vervoerder in staat die aan te bieden?*

Antwoord: Het vervallen van de laatste ritten op lijn 160 is in nauw onderling overleg met De Eemhof tot stand gekomen. Immers de medewerkers van De Eemhof zijn veruit de grootste groep reizigers van lijn 160. De medewerkers van De Eemhof behoren niet tot de categorie werkenden die tijdens de avondklok toestemming hebben om te reizen. Mocht door het vervallen van de laatste ritten op lijn 160 een medewerker van De Eemhof niet kunnen reizen, dan heeft De Eemhof afspraken met een taxiondernemer om betreffende medewerker een alternatief aan te bieden.

7. *Zijn GS en de vervoerder voornemens om de betreffende ritten van lijn 160 direct weer op te starten zodra de avondklok afgeschaft is?*

Antwoord: Ja, zodra de avondklok wordt opgeheven zullen de betreffende ritten van lijn 160 weer worden hervat. Ook dit is afgesproken met De Eemhof.

8. *Onduidelijk is tot wanneer deze maatregelen van kracht zijn. Tot wanneer zijn ze van kracht? Zodra er versoepelingen mogelijk zijn, is de kans reëel dat de reizigersaantallen weer oplopen. Zijn GS en de vervoerder van plan om de frequentie weer te verhogen zodra de coronamaatregelen worden versoepeld en de mogelijkheid tot reizen weer toeneemt?*

Antwoord: Gedeputeerde Staten hebben nog niet besloten tot wanneer deze aangepaste dienstregeling van kracht is. Momenteel is het aantal reizigers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer in Flevoland circa 60% lager dan in de vergelijkbare periode in 2019. De verwachting is dat als de coronamaatregelen worden versoepeld een deel van de reizigers zal terugkeren, maar dat dit zeker niet direct alle reizigers zullen zijn. Als eerste zullen de aantallen scholieren en studenten weer gaan toenemen. In het meest positieve scenario is de verwachting dat de reizigersaantallen pas weer in 2025 terug zijn op het niveau van 2019. Versoepelingen van de maatregelen zullen dan ook niet zondermeer betekenen dat deze maatregelen direct worden opgeheven.

9. *De provincie verwacht dat de reizigersaantallen pas in 2025 weer 'normaal' zijn. Heeft dat (op voorhand) gevolgen voor deze lijnen?*

Antwoord: Momenteel wordt er gewerkt aan een transitieprogramma voor het Openbaar Vervoer voor de periode 2022 - 2025. In het transitieprogramma wordt gekeken op welke wijze de gevolgen van de coronacrisis kunnen worden beperkt om de openbaar vervoersector financieel op middellange en lange termijn gezond te houden. Daarnaast geeft het transitieprogramma richting aan mogelijke benodigde (verdere) optimalisaties, kostenbesparingen en aanpassingen van de dienstregeling en/of concessie. Het plan is gericht op dat de openbaar vervoersector weer op eigen benen kan staan. De verwachting is dat, zonder een bijdrage van het Rijk of een substantiële extra bijdrage van de provincie, dit niet zonder versoering van de dienstregeling kan plaatsvinden.