

Aan:
de heer R.R. Pruisscher

(i.a.a. de overige Statenleden)

Assen, 11 september 2018

Ons kenmerk 37/5.1/2018001871

Behandeld door de heer J.P. Waalkens (0592) 36 56 14

Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen ex artikel 41 Reglement van orde over
Hubtaxi

Geachte heer Pruisscher,

In uw brief van 16 juli 2018 stelde u een aantal vragen over Hubtaxi. Deze vragen beantwoorden wij als volgt.

Vraag 1

Hoe verhouden de vindbaarheid, reistijd en ritprijs van de nieuwe hubtaxi zich tot de voorheen geldende normen van de lijnbelbus en de regiotaxi? (Uiteraard geldt dit alleen voor die regio's en routes waar de hubtaxi het alternatief moet zijn voor de verdwenen lijnbelbus en regiotaxi.)

Antwoord 1

De lijnbelbus was een OV-product waarbij op reguliere lijndiensten in de avonden of weekenden een vraagafhankelijke voorziening werd geboden. Met het vaststellen van het basisnetwerk door de Provinciale Staten van Groningen en uw Staten zijn alle lijnbelbussen in het basisnet omgezet in vaste ritten. Daarnaast zijn veelgebruikte lijnbelbussen op lijnen, die geen deel uitmaken van het basisnetwerk, ook omgezet in vaste ritten met acht persoons voertuigen. De overgebleven niet of nauwelijks gebruikte lijnbelbussen zijn vervallen. De incidentele reizigers die van deze lijnen gebruik maakten, worden verwezen naar andere mobiliteitsvormen.

De regiotaxi was een vraagafhankelijke voorziening van deur naar halte of van deur naar deur. De regiotaxi was geen openbaar vervoer; ov-abonnementen waren niet geldig en er kon niet met de ov-chipkaart worden betaald.



Daarnaast kon alleen van de regiotaxi gebruik worden gemaakt als op dezelfde relatie geen ov-voorziening reed. De regiotaxi is per 9 april 2018 met grotendeels gelijkblijvende voorwaarden omgezet in hubtaxi waarbij niet de halte maar de hub als herkomst en/of bestemming geldt. De prijs voor een deur-hub-rit is vrijwel gelijk aan de prijs van een deur-halte rit van de regiotaxi. De provincie Drenthe zal in het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe vragen voor meer bestemmingen voor de hubtaxi buiten de hub zoals reguliere OV-haltes. Het beperkt aantal reizigers die voorheen gebruik maakten van de niet in vaste ritten omgezette lijnbelbussen, kunnen de hubtaxi als één van de andere mobiliteitsvormen gebruiken.

Vraag 2

Indien de vindbaarheid is verslechterd, de reistijd langer is, en de ritprijs hoger is geworden, hoe komt het college dan tot de constatering dat de hubtaxi wél een goede vervanger is van de lijnbelbus en de regiotaxi? Of deelt u de hierboven beschreven constatering van de BOKD, dat de hubtaxi geen goede vervanger is?

Antwoord 2

De vindbaarheid van de hubtaxi is moeizaam, zoals ook de vindbaarheid van de regiotaxi destijds moeizaam was. Hoewel hubtaxi geen openbaar vervoer-voorziening is, verwachten reizigers bij het raadplegen van bijvoorbeeld 9292 (terecht) een reisadvies van deur tot deur. Namens de provincie onderhandelt het OV-bureau al geruime tijd met de vervoerders en met de organisatie OV-9292 over de verbetering van de vindbaarheid. De technische middelen om de vindbaarheid bij OV-9292 te verbeteren zijn beperkt. De verwachting is dat de vindbaarheid binnen niet al te lange tijd kan worden verbeterd al kan een exacte datum nog niet worden gegeven.

Wel is op verzoek van de provincie informatie over de hubtaxi op de websites van vervoerder Q-buzz, het OV-bureau Groningen Drenthe, de Drentse gemeenten en van de provincie Drenthe geplaatst.

De reistijd van de hubtaxi is niet langer geworden, de reiziger reist vrijwel altijd de rechtstreekse route (tenzij een vervoerder meerdere reizigers kan combineren) en betaalt in ieder geval de kortste route. De ritprijs is ten opzichte van de regiotaxi niet of nauwelijks hoger geworden, bij deur-deur vervoer zelfs lager. Reizigers die met de opgeheven lijnbelbus reisden en nu de hubtaxi nemen, zijn wel duurder uit. Zij betalen 2,5 keer het OV-tarief.

Wij hebben altijd aangegeven dat de hubtaxi een alternatief is voor de opgeheven lijnbelbussen. Een alternatief betekent in dit geval dat de hubtaxi één van de mobiliteitsvormen is om naar de hub te reizen (naast fiets, lopen, auto etc.). Een vervanger impliceert gelijkwaardigheid. De hubtaxi als vervanger voor de regiotaxi gaat grotendeels op, voor de opgeheven lijnbelbussen geldt dit niet.

Vraag 3

Is het college met de ChristenUnie van mening dat het ondersteunen van particuliere initiatieven en het ontwikkelen van flexibel (vraaggericht), aanvullend vervoer belangrijk is voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de dorpen en Drenthe, en in grote mate tegemoetkomt aan de klachten die leven ten aanzien van de hubtaxi?

Antwoord 3

Het ondersteunen en ontwikkelen van aanvullend vervoer is belangrijk voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de Drentse dorpen. De provincie ondersteunt via het programma Anders Benutten dergelijke initiatieven. De hubtaxi wordt gezien als één van de alternatieve vervoerswijzen.

Vraag 4

Is het college van Gedeputeerde Staten reeds betrokken bij particuliere initiatieven op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer, en heeft het college dergelijke initiatieven al ondersteuning kunnen bieden?

Antwoord 4

Zie antwoord 3.

Vraag 5

Wat is de stand van zaken van het hierboven beschreven onderzoek naar de toepassing van AutoMaatje in onze provincie, naar het voorbeeld in Witteveen?

Antwoord 5

ANWB AutoMaatje is een vervoersservice waarbij vrijwilligers minder mobiele inwoners op verzoek vervoeren. De chauffeurs gebruiken daarvoor hun eigen auto. Ook het Zweedse Samobiel is een dergelijke service die bijvoorbeeld is gestart in Ruinerwold.

In Drenthe zijn meerdere initiatieven voor het rijden met AutoMaatje, waaronder sinds juni 2018 in de Broekstreek en Witteveen. De gemeente Midden-Drenthe is co-financier van dit project.

Zoals aangegeven in de vergadering van uw Staten d.d. 6 juni 2018 ondersteunt en faciliteert de provincie via ambtelijk inbreng binnen het programma Anders Benutten, particuliere initiatieven zoals AutoMaatje in de gemeenten Midden-Drenthe en Aa en Hunze. De eerste resultaten van Automaatje in de gemeente Midden-Drenthe worden na de zomer van 2018 verwacht.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

, secretaris a.i.

, voorzitter

Aan de voorzitter van Provinciale Staten,
mevr. drs. J. Klijnsma
Postbus 122
9400 AC Assen

Emmen, 16 juli 2018

Onderwerp: schriftelijke vragen ex artikel 41 RvO betreffende de hubtaxi

Geachte voorzitter,

Bij brief van 10 juli 2018 deelde de BOKD (Brede Overleggroep Kleine Dorpen in Drenthe), bij monde van de voorzitter mevrouw Brink-Rozema, haar zorgen over de mobiliteit en bereikbaarheid van de dorpen in Drenthe.¹ Eén van de constatering is dat de hubtaxi geen goede vervanger is voor noch de lijnbelbus, noch de regiotali. De reden hiervoor ligt in de slechte vindbaarheid, de langere reistijd, en de hogere ritprijs van de hubtaxi, aldus de BOKD.

Hierover heb ik namens de fractie van de ChristenUnie de volgende vragen.

1. Hoe verhouden de vindbaarheid, reistijd en ritprijs van de nieuwe hubtaxi zich tot de voorheen geldende normen van de lijnbelbus en de regiotali? (Uiteraard geldt dit alleen voor die regio's en routes waar de hubtaxi het alternatief moet zijn voor de verdwenen lijnbelbus en regiotali.)
2. Indien de vindbaarheid is verslechterd, de reistijd langer is, en de ritprijs hoger is geworden, hoe komt het college dan tot de constatering dat de hubtaxi wél een goede vervanger is van de lijnbelbus en de regiotali? Of deelt u de hierboven beschreven constatering van de BOKD, dat de hubtaxi geen goede vervanger is?

De ChristenUnie deelt de oproep van de BOKD om het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden te versterken. Hiertoe hebben wij bij de algemene beschouwingen, bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2018 (Statenstuk 2018-838), op 6 juni jongstleden, een motie ingediend. Hierop heeft gedeputeerde Brink toegezegd ondersteuning te bieden aan particuliere initiatieven op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer en het experiment AutoMaatje te faciliteren door de opschaalbaarheid te onderzoeken.²

3. Is het college met de ChristenUnie van mening dat het ondersteunen van particuliere initiatieven en het ontwikkelen van flexibel (vraaggericht), aanvullend vervoer belangrijk is voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de dorpen en Drenthe, en in grote mate tegemoet komt aan de klachten die leven ten aanzien van de hubtaxi?
4. Is het college van Gedeputeerde Staten reeds betrokken bij particuliere initiatieven op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer, en heeft het college dergelijke initiatieven al ondersteuning kunnen bieden?
5. Wat is de stand van zaken van het hierboven beschreven onderzoek naar de toepassing van AutoMaatje in onze provincie, naar het voorbeeld in Witteveen?

Ik zie uit naar uw antwoord.

Hoogachtend,

R. R. Pruijscher
ChristenUnie

¹ Zie ook het bericht van RTV Drenthe "BOKD: schaf hubtaxi af en herstel LijnBelbussen", van 10 juli 2018, <https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/136742/BOKD-schaf-hubtaxi-af-en-herstel-LijnBelbussen>. Alsmede het bericht van Dvhn "BOKD: HUB-taxi is geen oplossing voor Drentse dorpen", van 10 juli 2018, <http://www.dvhn.nl/drenthe/BOKD-HUB-taxi-is-geen-oplossing-voor-Drentse-dorpen-23357897.html>.

² Zie pag. 12 van de Besluitenlijst van de vergadering van Provinciale Staten van Drenthe, gehouden op woensdag 6 juni 2018. De toezegging was reden om de motie niet in stemming te brengen en in te trekken.