

# ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

B.K. Potjer (GL)

(d.d. 26 oktober 2018)

Nummer

3451

Onderwerp

Toegankelijkheid openbaar vervoer in nieuwe dienstregeling DAV

*Aan de leden van Provinciale Staten*

*Toelichting vragensteller*

*Vanaf december gaat het openbaar vervoer in de regio Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden over naar een nieuwe vervoerder. Q-buzz heeft de aanbesteding gewonnen. De laatste tijd krijgen wij veel signalen van bezorgde bus- en treinreizigers over mogelijke verslechtering van de dienstregeling en dienstverlening.*

*Naar aanleiding daarvan heeft GroenLinks de proef op de som genomen en zelf toegankelijkheid van het openbaar vervoer getest. Op basis van de eigen ervaring en de eerdere signalen hebben wij de volgende vragen aan het College:*

*Toegankelijkheid Merwedelingelijn*

- 1. Tijdens onze reis troffen wij geen veiligheidsbeugels of -riemen aan voor rolstoelreizigers. Bent u met GroenLinks eens dat dit wel wenselijk is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen zijn in de nieuwe vervoersperiode hiervoor voorzien en per wanneer? Indien geen, welke eisen zijn hieraan gesteld bij de concessievoorwaarden?*

**Antwoord**

Sinds de decentralisatie van de Merwedelingelijn zijn reeds aanzienlijke inspanningen verricht om de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers op deze spoorlijn te bevorderen. Diverse maatregelen zijn al genomen om de perrons beter toegankelijk te maken, en tevens zijn treinen geïntroduceerd die over een gelijkvloerse instap en één gemarkeerde rolstoelplek dicht bij de deuren beschikken.

Het is juist dat er geen veiligheidsbeugels of -riemen zijn voor rolstoelen. Dit is, in tegenstelling tot in de bus, ook niet (wettelijk) vereist. Ook bij andere vervoerders is dit niet het geval. Het onderscheid tussen bus en trein ligt in het feit dat men in de trein minder last heeft van bewegingen van het voertuig dan in een bus. De rolstoel moet tijdens de reis wel op de rem staan. Voor de nieuwe concessieperiode zijn geen extra maatregelen in de trein in dit opzicht voorzien. In het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de DAV-concessie zijn geen eisen gesteld met betrekking tot het vastmaken van rolstoelen in de trein. Voor de bus is dat wel het geval.

2. *Tijdens de reis kregen wij assistentie bij het in- en uitrijden. Ons bereiken echter signalen dat er minder personeel ingezet zal worden, waardoor die assistentie in de toekomst mogelijk zal verminderen of geheel wegvallen. Bent u met GroenLinks eens dat de toegankelijkheid geborgd moet zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe is geborgd dat de dienstverlening op niveau blijft en de trein toegankelijk blijft voor minder validen?*

Antwoord

Ja, wij zijn het met u eens dat de toegankelijkheid geborgd moet zijn. De gelijkvloerse instap op het traject levert – zoals u zelf heeft kunnen constateren- hier een zeer belangrijke bijdrage aan. Recentelijk is op station Gorinchem het perron in gebruik genomen dat op hoogte is gebracht. Ook het andere perron van station Gorinchem wordt door Prorail aangepakt, zie hiervoor het antwoord op vraag 3.

In het Programma van Eisen van de concessie is een trefkans voor treinstewards opgenomen van 66%. Deze is gelijk aan de door de Provincie voorgeschreven trefkans op het treintraject Gouda – Alphen aan den Rijn, en hoger dan bij de decentrale spoorlijnen in Noord- Nederland, alwaar een trefkans van 33% is voorgeschreven. De trefkans is lager dan in de huidige situatie (100%). Qbuzz zal de stewards dan en daar inzetten waar juist vanuit het perspectief van de toegankelijkheid de meeste behoefte aan assistentie wordt verwacht. Mochten er toch knelpunten blijken als gevolg van de trefkans van 66%, dan zal Qbuzz met de Provincie bezien of aanvullende maatregelen worden genomen.

3. *Het middenperron van station Gorinchem is niet goed bereikbaar voor mensen met een beperking. Op dit moment is die alleen met assistentie bereikbaar via een personeelsroute en de fietsenstalling. Gelukkig wordt dit met een lift en nieuwe tunnel verbeterd. Kunnen rolstoelreizigers daarna zonder assistentie het station betreden? Hoe wordt de toegankelijkheid geregeld tot die werkzaamheden af zijn?*

Antwoord

Na oplevering van de nieuwe reizigerstunnel door Prorail kunnen rolstoelgebruikers zonder assistentie gebruik maken van het station. De perrons zijn dan met lift, hellingbaan of gelijkvloers bereikbaar. De huidige bereikbaarheid van het middenperron blijft gedurende de werkzaamheden onveranderd.

*Toegankelijkheid bussen*

4. *In de bussen waren er slechts veiligheidsvoorzieningen voor één rolstoel, wordt dit in de nieuwe concessieperiode uitgebreid naar twee rolstoelen? Zo niet, waarom niet?*

Antwoord

Het nieuwe materieel van Qbuzz beschikt over één wettelijke verplichte rolstoelplek. Het zal in de praktijk bijzonder weinig voorkomen dat twee rolstoelgebruikers tegelijkertijd van een bus gebruik zullen willen maken. Het zou ook ten koste gaan van zitplaatscapaciteit. Om die reden zijn twee rolstoelplekken niet verplicht voorgeschreven, en heeft Qbuzz hier ook zelf niet voor gekozen.

5. *Wij begrepen dat niet bij alle haltes de perronhoogte is aangepast aan drempelloos in- en uitstappen, waardoor bij sommige haltes in en uitstappen met een rolstoel moeilijk gaat. Is dat u bekend en wat is de planning om alle haltes op niveau te krijgen?*

Antwoord

Dat is ons bekend. Uit een inventarisatie eerder dit jaar bleek dat het percentage volledig toegankelijke haltes (bedoeld wordt zowel motorisch als visueel toegankelijk) nog kan groeien. Maar ook dat veel van de haltes in de provincie al volledig, of deels toegankelijk zijn. Het college vindt het belangrijk om de toegankelijkheid, maar ook de kwaliteit van haltes in bredere zin te verbeteren. Om deze reden maken we alle R-net haltes in de provincie volledig toegankelijk.

Omdat wegbeheerders eigenaar zijn van haltes, is de provincie afhankelijk van hen om haltes toegankelijk te maken. Daarom stellen we met de Subsidieregeling Mobiliteit middelen beschikbaar aan de haltebeheerders anders dan de provincie (gemeenten en waterschappen) om de toegankelijkheid te verbeteren.

Daarnaast blijkt er lang niet op alle plekken fysiek de ruimte te bestaan voor de gewenste halte-aanpassingen. Om tot een realistisch verbeterplan te komen met de haltebeheerders en reizigersvertegenwoordigers, heeft de provincie het initiatief genomen tot het vormen van een werkgroep. Een eerste bijeenkomst wordt binnenkort gepland. Het verbeterplan moet vervolgens leiden tot passende verbetermaatregelen voor de verschillende haltes in de provincie. Wij zullen u hiervan op de hoogte houden.

6. *De toegankelijkheid van bussen in het gebied is momenteel met een rijplaat die de chauffeur moet uitklappen wat enig oponthoud met zich meebrengt. Is in de nieuwe concessie voorzien dat er voldoende tijd is om die assistentie te verlenen dan wel met tijdsbesparende voorziening het in- en uitstappen mogelijk te maken?*

Antwoord

De toegankelijkheid van de nieuwe bussen is gelijk aan het materieel van de huidige concessie, dus met een uitklapbare plaat die door de chauffeur (of door een attente passagier) kan worden uitgeklast. Vooraf in de dienstregeling kan redelijkerwijs geen rekening worden gehouden met waar en wanneer deze vorm van oponthoud ontstaat. Ook om andere redenen kan oponthoud ontstaan tijdens de rit, bijvoorbeeld door bovengemiddeld veel verkoop van vervoerbewijzen bij de chauffeur.

In de dienstregeling zit een deel buffertijd om deze vormen van oponthoud op te vangen. Langer oponthoud wordt over het algemeen opgevangen door buffertijd op het eindpunt van de rit. De dienstregeling wordt jaarlijks herijkt om veranderingen in de rijtijden te corrigeren. Daarin worden dit soort zaken ook meegenomen

*Lijnvoering*

7. *Vanwege de extra reistijd en beperkte vervoersvraag is niet voorzien in een vaste halte bij begraafplaats de Essenhof. Welke mogelijkheden ziet het College om deze begraafplaats toch bereikbaar te maken voor mensen die zijn aangewezen op openbaar vervoer? Zou een vraagafhankelijke stop buiten de spitstijden een uitkomst bieden (waarbij de extra reistijd wordt gecompenseerd bij de tijdsnalte erna)?*

Antwoord

De halte bij de begraafplaats is in 2012 door de huidige concessiehouder opgeheven vanwege het gebleken zeer lage gebruik. De ontsluiting door de halte Van Gijnweg / Patersweg van lijn 5 op 450 meter loopafstand voldoet in de huidige alsmede in

toekomstige concessie aan de eisen die de Provincie in de concessievoorschriften stelt. Aanvullend biedt Qbuzz in de nieuwe concessie deur-haltevervoer aan; een vraagafhankelijke oplossing op maat die gebruikers tot aan de ingang van de Essenhof kan brengen. Voor WMO-geïndiceerden staat daarnaast de Drechtopper ter beschikking voor deur-deur vervoer van en naar de Essenhof.

Voor lijn 5 betekent omrijden in een variant zoals u die omschrijft, een dusdanige extra reistijd dat deze niet redelijkerwijs in een tijdhalte kan worden opgevangen. Het zou er in de praktijk toe leiden dat iedere dag vele honderden reizigers van en naar Sterrenburg op één halte minutenlang moeten wachten vanwege één vraagafhankelijke halte bij de Essenhof die een laag gebruik zal kennen.

Op 6 november heeft het College van B&W van Dordrecht ingestemd met een pilot waarbij medewerkers van de Essenhof met een elektrisch voertuig bezoekers op afroep kunnen ophalen van de halte van lijn 5. Het elektrische voertuig is van maandag tot en met zaterdag beschikbaar. Dit voertuig brengt bezoekers aan de Essenhof vanaf halte Van Gijnweg / Patersweg van lijn 5 gratis direct naar de bestemming op het terrein van de Essenhof. Een overstap van Qbuzz lijn 5 op het elektrische voertuig zal worden begeleid door de medewerkers van de Essenhof. Aanvullend vervoer (bijvoorbeeld op zondag en vanuit de busknoop Ziekenhuis Dordwijk) wordt door de Essenhof verzorgd via de regiecentrale van Stroomlijn. De Provincie acht hiermee de toegankelijkheid van de begraafplaats ruim voldoende geborgd zonder dat hiervoor de dienstverlening van lijn 5 hoeft te worden aangetast.

8. *Wij begrijpen dat in de nieuwe dienstregeling lijn 90 wordt ingekort. Hierdoor is Kinderdijk vanaf Utrecht/Vianen alleen met 2 overstappen nog bereikbaar. Bent u met ons eens dat eens dat deze verslechtering van de OV bereikbaarheid niet past bij het beleid om de waardering van cultureel erfgoed te vergroten, het toerisme in de provincie te bevorderen en de parkeeroverlast bij Kinderdijk te verminderen? Zo nee, waarom niet? Zo wel, wat gaat u eraan doen om deze verslechtering te voorkomen of ongedaan te maken?*

Wij zijn van mening dat de OV-bereikbaarheid van Kinderdijk verbetert in het nieuwe lijnennet. Vooral doordat met lijn 316 voortaan elk half uur een directe verbinding met station Dordrecht ontstaat. Het gemis van een frequente en directe busverbinding met een intercitystation behoort daarmee tot het verleden. Lijn 316 draagt ook bij aan betere bereikbaarheid vanuit Utrecht. Kinderdijk is vanaf Dordrecht Merwekade en Rotterdam Erasmusbrug overigens ook al met waterbuslijn 202 bereikbaar.

Het aantal reizigers dat van de huidige directe busverbinding van Utrecht naar Kinderdijk gebruik maakt is volgens de telcijfers gering. Lijn 90 rijdt de route slechts één keer per uur; de reistijd van Utrecht naar Kinderdijk bedraagt ruim anderhalf uur.

In de nieuwe concessie zijn er twee reismogelijkheden om vanuit Utrecht naar Kinderdijk te reizen. De beste mogelijkheid is met één overstap twee keer per uur mogelijk bij een reistijd die iets korter is dan vandaag de dag met lijn 90; namelijk met lijn 388 van Utrecht naar Papendrecht en daar overstappen op lijn 316 naar Kinderdijk. Het alternatief over de Lekdijk blijft naast deze nieuwe verbinding één keer per uur bestaan, maar voortaan inderdaad met twee overstappen.

