

De RijnstreekHopper in 2004: een persoonlijk jaarverslag

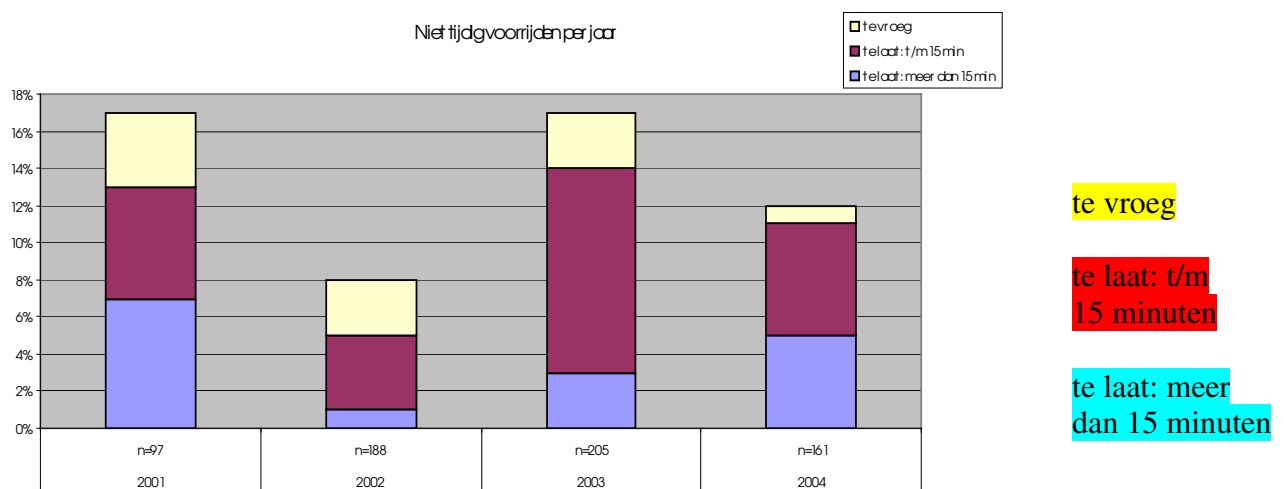
Bernard Vermeer, 10 februari 2005

De Rijnstreekhopper is het collectief vraagafhankelijk vervoer in Alphen aan den Rijn en omgeving. Zij voorziet sinds 2001 in het openbaar vervoer in de plaats van enkele buslijndiensten, en is ook toegankelijk voor mensen met een mobiliteitshandicap. De meeste reizigers maken gebruik van deur-tot-deur vervoer.

Evenals in voorgaande jaren heeft de opsteller van dit verslag het hele jaar zijn ritten nauwkeurig geregistreerd. Dit jaar hebben ook twee andere klanten van de hopper hun ritten geregistreerd, en de resultaten beschikbaar gesteld voor dit verslag. Toch is het een persoonlijk verslag, gebaseerd op eigen ervaringen, een selecte steekproef als het ware.

In totaal zijn 473 ritten genoteerd. Als de hopper te vroeg of te laat kwam voorrijden, dan werd dit meestal gemeld aan de uitvoeringsorganisatie van de Rijnstreekhopper. Hierbij werd rekening gehouden met de regel, dat de hopper 15 min vroeger of later dan de afgesproken tijd mag komen. Bovendien is nog eens een marge van 3 min aangehouden. Pas bij een afwijking van 18 min werd de rit als te vroeg of te laat gerekend.

Bij 43 ritten kwam de hopper te laat (9%) en bij 3 te vroeg (1%). De tijdsoverschrijding was gemiddeld 18 minuten, in totaal 793 minuten. Bij één klant kunnen wij het resultaat vergelijken met vorige jaren. Dit is weergegeven in grafiek 1.



Grafiek 1 - Niet tijdig voorrijden 2001-2004: % van de ritten *)

We zien dan, dat de punctualiteit beter was dan het vorige jaar, maar het aantal ritten met een vertraging van meer dan 15 minuten was groter. Het gemiddelde aantal minuten vertraging in 2004

was dan ook 19 minuten, vergeleken bij 12 minuten in 2003. Zie grafiek 2.

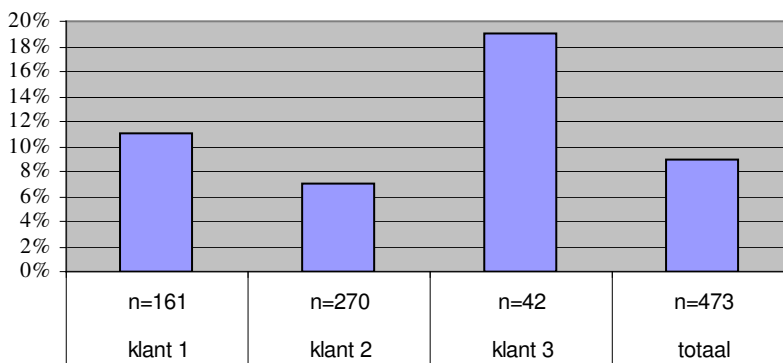


Grafiek 2- Te laat voorrijden 2001-2004: gemiddeld aantal minuten *)

Het aantal ritten te vroeg was in 2004 minimaal, ook voor de twee andere klanten.

Van de drie deelnemende klanten maakten de eerste twee meestal ritten vanuit Alphen en de derde uit Nieuwkoop; de eerste altijd met een rolstoelbus. Het aantal te late ritten varieerde van 7 tot 19%, gemiddeld 9%. Het hoogste percentage wordt voor een deel verklaard door de vertrekplaats (buiten Alphen). Zie grafiek 3.

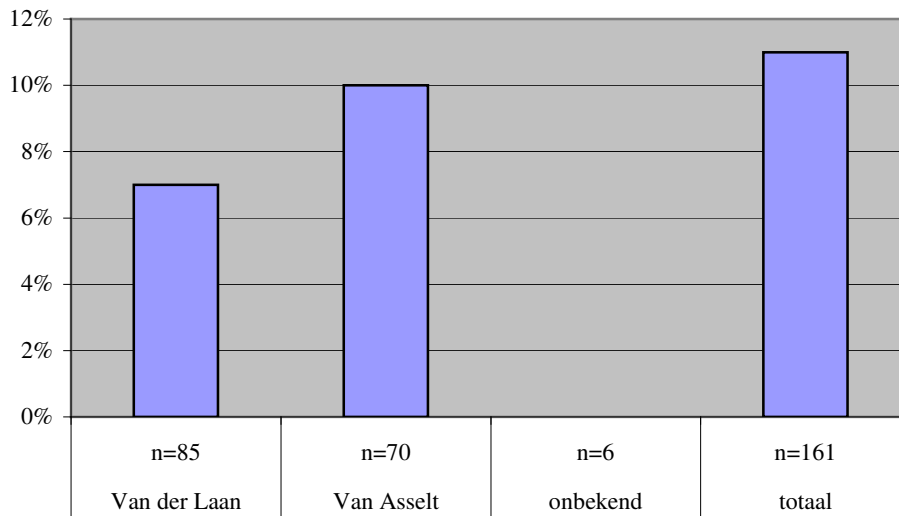
Te laat voorrijden per klant



Grafiek 3 - Te laat voorrijden per klant: % van de ritten *)

Er is ook een uitsplitsing gemaakt naar vervoerder. Het betreft hier alleen de ritten van 1 klant. Juist bij de ritten waarvan de uitvoerder niet bekend is, waren er meerdere (4) te laat. De verschillen in punctualiteit zijn niet duidelijk. Wel is te zien, dat vertragingen niet aan een van de vervoerders kan worden toegeschreven. Zie grafiek 4.

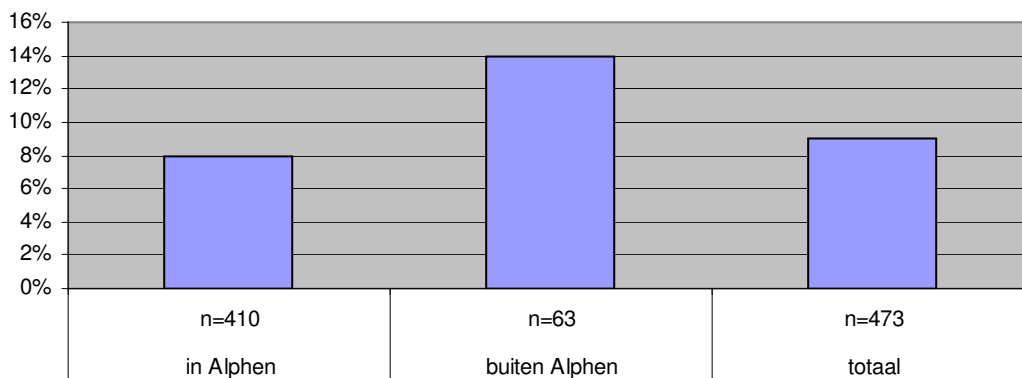
Te laat voorrijden per vervoerder



Grafiek 4 - Te laat voorrijden per vervoerder: % van de ritten *)

Een uitsplitsing naar vertrekplaats laat zien, dat 8% van de ritten in Alphen te laat begon, terwijl dit buiten Alphen (meest Nieuwkoop, Leiderdorp en Zoetermeer) 14% was. er is dus een groot verschil in de punctualiteit van de hopper, als wij onderscheid maken tussen Alphen aan de Rijn en daarbuiten. Zie grafiek 5.

Te laat voorrijden per vertrekplaats



Grafiek 5 - Te laat voorrijden per vertrekplaats: % van de ritten *)

De duur van de ritten werd in dit onderzoek niet geregistreerd. Echter, de maximaal toegestane omrijtijd van maximaal 15 minuten wordt nog wel eens overschreden, als gevolg van combineren van ritten. Dit speelt met name vooral als mensen naar een andere gemeente reizen. In dit geval is het voor de Rijnstreekhopper ook eigenlijk onmogelijk om zich aan die regel te houden.

Als er een rit met de hopper werd besteld, dan herhaalde de medewerker van de hopper zelden de afgesproken tijd en de plaatsen van vertrek en bestemming. Dit is in strijd met het

vervoersreglement. De hoppercentrale neemt bij vertragingen wel eens contact op met de klant, maar dit is nog steeds een uitzondering.

Rolstoelvervoer

In dit verslagjaar werden ervaringen met de gang van zaken met de rolstoel niet kwantitatief bijgehouden. Maar ook dan waren er nog diverse problemen:

- Niet alle chauffeurs vinden het nodig om een elektrische rolstoel vast te maken: men denkt dat die zo zwaar is dat vastzetten niet nodig is.
- Gebruiken van minder dan 4 sjaorbanden.
- Bevestigen van sjaorbanden aan losse (beweegbare) onderdelen van de rolstoel.
- Niet opletten, dat de gordel van de passagier wordt vastgemaakt.
- Kiezen van een route met veel drempels.

Vergeleken met het eerste jaar van de hopper is er wel veel verbetering te constateren. Veilig rolstoelvervoer is alleen maar met veel moeite te realiseren, omdat hierin zowel de fabrikant van de rolstoel, de verstrekker als de vervoerder een verantwoordelijkheid hebben. De vervoerder kan dus niet alle problemen oplossen, maar draagt wel een grote verantwoordelijkheid.

Zie hiervoor: <http://www.rijnstreekhopper.ontheweb.nl/rolstoelvervoer.htm>

Representativiteit

Deze steekproef bestaat uit ritten met gewone taxi's en rolstoelbussen, en dan voornamelijk die in en vanaf Alphen aan de Rijn. Mede daarom zijn de uitkomsten niet representatief voor alle ritten van de hopper. Het vervoer met rolstoelbussen gaat minder punctueel, omdat die bussen schaarser zijn. Anderzijds zijn de ritten in en vanaf Alphen aan den Rijn juist vaker op tijd.

Dit verslag is ook te vinden op: <http://www.rijnstreekhopper.ontheweb.nl/>

*) Overschrijdingen van 3 minuten of minder worden niet als te vroeg of te laat gerekend.