

Memorie van antwoord PS 27/06 D

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 22 juni 2006

Onderwerp

Visie Openbaar Vervoer

's-Hertogenbosch

Datum

30 mei 2006

DIS-nummer

1199348

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)

1

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

De Commissie Economie, Mobiliteit en Grotestedenbeleid heeft gevraagd om een adequate aanpassing van het aan haar voorgelegde voorstel voor een visie op het openbaar vervoer.

Zij deed dit in haar advies naar aanleiding van zowel de input tijdens de vergadering van 12 mei 2006 als de input naar aanleiding van de raadpleging die de Commissie op 9 mei 2006 over de Visie Openbaar Vervoer heeft georganiseerd.

Wij stellen de volgende aanpassingen voor.

Ten aanzien van de mogelijkheid van Openbaar Vervoer over water.

Tekstueel invoegen op pag. 22 onder 4.2.1 Interlokale bereikbaarheid en OV-Netwerk BrabantStad als 5e bolletje: *'Tot de mogelijkheden voor interlokaal vervoer behoort ook openbaar vervoer over water. Zinnvolle initiatieven van derden kunnen via een ontwikkelingsproject worden ondersteund. Bij levensvatbaarheid kunnen deze verbindingen in het netwerk worden opgenomen.'*

Uitleg: Openbaar vervoer over water was tot nu toe niet opgenomen in het visiedocument. In principe kan OV over water meegenomen worden in een jaarlijks exploitatieplan of zelfs apart in opdracht worden gegeven. In het Werkprogramma OV 2006 – 2008 wordt nader invulling gegeven aan dit onderwerp. In ieder geval wordt bezien of initiatieven van Werkendam, Gorinchem en de Drechtsteden een Brabantse inzet vereisen en verdienen.

Ten aanzien van de mogelijkheid van Openbaar Vervoer tijdens de nachtelijke uren ('NachtNet Brabant').

Tekstueel invoegen op pag. 22 onder 4.2.1 Interlokale bereikbaarheid en OV-Netwerk BrabantStad als 4e bolletje: *'De toenemende vervoersbehoefte naar de Randstad en Schiphol maken ook voor Brabant de vraag naar een nachtNet OV actueel. Wij onderzoeken de*

mogelijkheden om stapsgewijze tot een dergelijk net te komen.'

Uitleg: Een nachtnet OV was tot nu toe niet opgenomen in het visiedocument. Op 18 april 2006 is de commissie EMG geïnformeerd over de voortgang van het nachtnet in Brabant. In die notitie is een uitwerking van opties en overleg met de partners en de commissie EMG aangekondigd. Wij nemen dit op in het werkprogramma 2006 – 2008.

Ten aanzien van de mogelijkheid van een lightrailverbinding op de lijn Boxtel – Veghel – Uden.

Tekstueel invoegen op pag. 22 onder 4.2.1 Interlokale bereikbaarheid en OV-netwerk BrabantStad als 6^e bolletje: *'De provincie bestudeert de mogelijkheden om te komen tot een aansluiting van Uden en Veghel op het nationale spoornet met een lightrailsysteem over het voormalige 'Duitse lijntje', als mogelijkheid om te komen tot verbeterde verbindingen voor deze gemeenten.'*

Uitleg: De lightrailverbinding Uden – Veghel – Boxtel (- Den Bosch) als een van de opties voor de verbetering van de verbinding van Veghel en Uden met de Brabantse steden en de Randstad was niet genoemd in het visiedocument. Die verbetering wordt in het werkprogramma 2006 – 2008 opgenomen.

Ten aanzien van de formulering van het percentage kostendeckingsgraad als doelstelling in de Visie Openbaar Vervoer.

Tekstueel: De tekst op pag. 19 eerste bolletje te vervangen door: *'De kostendeckingsgraad van de reizigersopbrengsten beweegt zich bij voorkeur in de marge van 43 tot 45 % voor het gehele OV. Dit laat onverlet de mogelijkheid om welbewust voor delen van het net of via tarieven voor bepaalde doelgroepen een lagere kostendeckingsgraad te accepteren die ook effect heeft op de totale kostendeckingsgraad.'*

Uitleg: Wij voeren een solide financieel beleid, ook voor het openbaar vervoer. Dat betekent onder andere dat elke beslissing die de verhouding tussen reizigersopbrengsten en overheidsbijdrage verandert ook als zodanig moet worden gezien. Daarbij vertrekken wij voor de kostendeckingsgraad vanuit de huidige situatie plus een lichte verhoging, omdat wij zelf de ontwikkelingsfunctie gaan invullen terwijl die nu nog in de prijs van het vervoer is inbegrepen. De kostendeckingsgraad is eigenlijk geen prestatie-indicator, maar een oriëntatie voor het wegen van (financiële) effecten van veranderingen in het net. Daarbij streven wij naar zowel groei van de vraag als van het aanbod van vervoer. Hoe hoger de kostendeckingsgraad, hoe meer dienstverlening wij met het provinciale OV-budget kunnen realiseren. Bij een gekozen lagere kostendeckingsgraad nemen wij genoegen met een eveneens lager gebruik of financiële bijdrage van de reizigers. Het aangegeven percentage geeft aan waar wij dit evenwicht leggen.

Ten aanzien van sturing van mobiliteit vooral op doelstellingen in de zin van kwalitatief goed Openbaar Vervoer in plaats van sturing op financiële middelen.

Tekstueel pag.18 en 19: De alinea die begint met 'Wij staan kritisch maar ...' vervangen door *'Wij ontwikkelen een tarievenbeleid dat, tezamen met het verhogen van de kwaliteit van de dienstverlening, met name*

gericht is op reizigersgroei in de spits ter bevordering van de bereikbaarheid van de steden en op een adequate bereikbaarheid van voorzieningen voor mensen die niet zelf in hun vervoerbehoefte voorzien. Daarbij wordt ook de optie van een nulltarief betrokken.'

Uitleg: Deze visie heeft een tamelijk pragmatische invalshoek: de komende jaren moeten resultaten geboekt worden overeenkomstig de doelstellingen. De strekking van die resultaten is niet zozeer bepaald door de beschikbare financiën maar veeleer door de verwachte veranderbaarheid van aanbod en kwaliteit en de mogelijke toevloed van reizigers. Daarbij houden wij rekening met een forse uitbreiding van het aanbod van vervoer op de corridors naar de drie grote steden. Wanneer wij het financiële beeld verkennen over de komende vijf jaar dat met die ontwikkeling samenhangt, verwachten wij deze veranderingen binnen de bestaande budgetten en de verwachte reizigersontwikkeling te kunnen realiseren. Daarbij zijn wij uitgegaan van een ongeveer gelijkblijvende kostendeckingsgraad over het gehele vervoer. In het Werkprogramma OV werken wij dit financiële beeld verder uit. Natuurlijk monitoren wij deze ontwikkeling. Wanneer de ontwikkeling van resultaten en middelen daartoe aanleiding geeft, zullen wij die voorstellen doen die nodig zijn om de doelstellingen te halen.

Ten aanzien van de formulering op pag. 16 van de Visie Openbaar Vervoer wat betreft de huidige kwalitatieve status van het basisvoorzieningsniveau van het Openbaar Vervoer in Noord-Brabant.

Tekstueel pag. 16, 2^e alinea eerste zin: Het woord 'goed' te vervangen door 'redelijk'.

Uitleg: De kwalificatie 'goed' correspondeert niet met gemelde tekortkomingen van het basisvoorzieningsniveau. Met de ontsluiting van alle adressen door de Regiotaxi en een uitgebreid net van buurtbussen is echter ook een overwegend negatieve kwalificatie niet juist. Wij achten de kwalificatie 'redelijk' de beste weergave van de huidige situatie.

Daarnaast pleit de Commissie voor uitwerking van de volgende onderwerpen in het Werkprogramma behorende bij de Visie Openbaar Vervoer, zoals dat zal worden opgesteld ná vaststelling van de Visie openbaar Vervoer:

- een betere bereikbaarheid van de steden, bijvoorbeeld door de aanleg van weidemodeltransferia;
- de mogelijkheid van invoering van een mobiliteitstoets in bestemmingsplannen;
- de mogelijkheid van toepassing van tariefdifferentiatie.

Antwoord: Deze onderwerpen krijgen in het werkprogramma een nadere uitwerking. Bestaande en nieuwe pilots moeten een beter zicht geven op de effecten van tarievenbeleid op het bereiken van de doelstellingen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de secretaris

mw. J. R. H. Maij-Weggen

drs. W.G.H.M. Rutten

Auteur: M.A.G. Corbeij, (073) 681 22 48

Bijgevoegd treft u de volgende bijlage aan:

- Een volledige versie van de visie OV met de voorgestelde wijzigingen in renvooi aangegeven.