

Op te bergen
in de band van
25 juni 2003

*de leden van de commissie wordt
verzocht hun eventuele opmerkingen
binnen acht dagen na ontvangst aan
de secretaris van de commissie
mede te delen.*

Verslag

van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit

gehouden op 16 juni 2003

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Vaststelling van de agenda	2
Programma van eisen aanbesteding stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe	2
Sluiting	14

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 16 juni 2003 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

A. Lanting (VVD, voorzitter)
H. Baas (ChristenUnie)
H. Beerda (PvdA)
mevrouw M.J. Berkman-de Haan (GroenLinks)
J.W.M. Engels (D66)
J. Haikens (VVD)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
H.G. Idema (PvdA)
C.D. de Jong (LPF)
J. Langenkamp (GroenLinks)
mevrouw N. Nieuwenhuizen (OPD)
G. Roeles (VVD)
J. Slagter (PvdA)
K.H. Smidt (VVD)
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)
A. Wendt (ChristenUnie)
G. Wieringa (Drents Belang)
J. Zweens (PvdA)

Voorts aanwezig:

S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
mevrouw I.M. Rozema (statengriffier)
G.H. Veringa

Met kennisgeving afwezig:

A. Faber (CDA)
K. Jonker (CDA)
A.G.H. Peters (CDA)
B. Popken (OPD)

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering en heet eenieder van harte welkom.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Vaststelling van de agenda

De agenda wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

4. Programma van eisen aanbesteding stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe, toegezonden bij brief van gedeputeerde staten van 28 mei 2003, kenmerk 19/6.6/2003004264

De heer BAAS merkt op dat het openbaar vervoer al jarenlang een belangrijk thema is in Drenthe. Het is ook een thema waar nogal eens ontevreden geluiden over zijn te horen. Het openbaar vervoer gaat dan ook langzaam maar zeker in kwaliteit achteruit, lijnen worden opgeheven en burgers mopperen. Bij de voorlaatste statenverkiezingen is er een telefoonronde georganiseerd door de fractievoorzitters, en daarbij bevond het aantal telefonische reacties van burgers over het openbaar vervoer zich op eenzame hoogte. De Drentse burger bleek destijds al erg ontevreden over het openbaar vervoer. Het is dan ook een goede zaak dat via dit programma van eisen getracht wordt de teruggang in het openbaar vervoer een halt toe te roepen door middel van in te zetten verbeteringen. Op dit moment ligt het programma van eisen voor en in algemene zin vindt hij dit een redelijk verhaal. Wel heeft hij hier en daar wat twijfels bij het ambitieniveau dat hij in de richting van de reiziger toch wat mager vindt. Al direct aan het begin van het stuk valt dat op, want er wordt heel hoog ingezet op een kwaliteitsverbetering. Op pagina 5 staat namelijk dat het centrale doel van de gezamenlijke aanbesteding een kwaliteitsverbetering moet zijn en dat de negatieve spiraal moet worden doorbroken. Dat heeft ook geleid tot het Kolibri-project, dus dat lijkt te betekenen dat kwaliteit vooropstaat. Hij was dan ook onaangenaam verrast dat in het stuk staat dat gunning plaatsvindt op basis van het criterium van de economisch meest voordelige

aanbieding, waarbij in volgorde van belangrijkheid de gunningscriteria zijn gedefinieerd, waarbij eerst de prijs en dan pas de kwaliteit vooropstaat. Dat vindt hij niet in overeenstemming met de inzet van het programma van eisen en vindt dan ook dat beide criteria, prijs en kwaliteit, even belangrijk zijn. Het is op dit moment al moeilijk om de budgetten te halen, het economisch tij zit niet mee en het openbaar vervoer zal ook wel weer moeten inleveren. De provincie moet dus zowel inzetten op prijs als op kwaliteit.

Verder heeft hij vrede met de gekozen variant, waar het gaat om het gebied van de aanbesteding. Het gaat om een relatief groot gebied omvattende de provincie en de stad Groningen en de provincie Drenthe. In de reacties heeft hij iets kunnen lezen over twijfels betreffende de grootte van dit gebied. Kan de gedeputeerde hier iets over zeggen? Bestaat hierdoor niet het risico dat heel weinig aanbesteders zullen overblijven en dat er weer geen sprake is van concurrentie op prijs en kwaliteit tussen verschillende aanbieders?

De argumenten en de keuze voor de grootte van het gebied vindt hij op zich echter wel sterk. Op pagina 13 gaat het over de beëindiging van een concessie, indien een vervoerder in ernstige mate in gebreke blijft. De vraag is wie hier vaststelt dat er in ernstige mate tekort wordt geschoten en hoe wordt gemeten dat een vervoerder in ernstige mate tekortschiet? In het programma van eisen staat een wens verwoord en deze is dat de chauffeurs de Friese taal spreken. De provincie Drenthe grenst echter ook aan Duitsland en Groningen. Moeten die chauffeurs dan ook Duits en Gronings spreken? Wat hem betreft, mag dit er dus uit.

De opdrachtgevers spannen zich ook in om wegbeheerders de vervoerders tijdig te laten informeren over stremmingen. Spreker heeft dit onderwerp al vaker aan de orde gesteld en steeds kreeg hij dan te horen dat wegbeheerders hun best deden. Er is echter geen verbetering opgetreden en hij heeft er dan ook weinig vertrouwen in dat de inspanning van de opdrachtgevers ertoe zal leiden dat wegbeheerders tijdig stremmingen en dergelijke aan de vervoerder doorgeven. Vervolgens draait de vervoerder wel voor de kosten op, omdat dat kennelijk tot de normale bedrijfsrisico's wordt gerekend. Wegbeheerders moeten dan ook garanderen dat vervoerders tijdig op de hoogte worden gesteld van stremmingen en omleidingen op de weg.

De heer BEERDA is het met de heer Baas eens dat het voorliggende stuk van groot belang is. Het is dan ook jammer dat het op dit moment komt, want hij heeft het gevoel dat de staten er niet meer al te veel over kunnen zeggen en dat de inspanning van de staten vooral gericht moet zijn op de volgende periode, waarbij de mogelijkheid bestaat om inhoudelijk meer opmerkingen te maken dan nu het geval is. Bij wat er nu voorligt, bestaat de kans dat, gezien de omvang van de concessie, de huidige vervoerder de opdracht weer in de wacht sleept. Dat betekent ook dat provinciale staten moeten voorkomen dat het in het vervolg weer zo loopt en dat de gang van zaken rondom het openbaar vervoer dus op de agenda van de staten moet komen. Daarbij gaat het om de invulling van het OV-bureau, de kaders die de staten willen stellen en welke rol de staten hierin willen spelen. Uiteindelijk bestaat er een Regionaal Patiënten Consumenten Platform, een reizigerspanel en organisaties op het gebied van het openbaar vervoer zoals het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) en de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer. Er is dus al veel contact met gebruikers en deskundigen in de markt en dat moeten de staten niet nog eens over willen doen. De staten moeten dus goed vaststellen, welke rol zij zelf willen spelen. Het zal hem toch zitten in de kaderstellende en beleidsmatige rol, waarbij bepalend is waar de provincie haar geld aan wil besteden. Op zich stemt het stuk dat voorligt hem niet ontevreden en dat zit hem vooral in het feit dat de ontwikkelingsfunctie bij de overheid wordt ondergebracht door oprichting van de OV-autoriteit. Dat stemt hem uitermate tevreden, want het lijkt een eerste stap op weg naar deprivatisering, wat hij toejuicht aangezien privatisering nog niet datgene heeft opgeleverd wat de marktwerking had kunnen doen. De volgende stap zou kunnen zijn dat gesproken wordt over de invulling van de OV-autoriteit en dan moet er ook over worden nagedacht of de provincie niet meer wil. Gelet op de omvang van het concessiegebied zou er nagedacht kunnen worden over het in eigen beheer brengen van het materieel. Gelukkig is er bij een concessie een verplichting om het personeel over te nemen, maar indien dat ook op het vlak van het materieel zou gebeuren, zou alleen nog het management van het openbaar vervoer moeten worden uitbesteed. In landen als Zweden gebeurt dat laatste dan ook al. Over die invulling moeten de staten nog maar eens van

gedachten wisselen. De concessie is erg groot en kijkend naar het bedrag dat er kan worden besteed, zullen er maar weinig partijen in de markt zijn die een dergelijke concessie aankunnen. Dat pleit ervoor om de volgende keer met kleinere percelen te gaan aanbesteden, want in sommige landen wordt zelfs al per lijn aanbesteed. Indien de overheid dus vruchten wil plukken van de marktwerking, moeten de staten die werking van de markt ook aan de partijen overlaten. Dat laatste is lastig met een grote concessie. Een punt dat in de zijlijn staat en hier niet zo naar voren komt, is de stand van zaken ten aanzien van Zuidoosten en Zuidwest-Drenthe, want dat moet nog geregeld worden. Een ander punt is dat er erg veel zaken vanuit het programma van eisen worden doorgeschoven naar het bestek. Zo dient de kwaliteitsverbetering hard en meetbaar te worden gemaakt en dat mist hij in dit stuk. Verder is het ambitieniveau wat mager; door verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt er geconcentreerd met de auto, maar de vraag is waar die kwaliteit is. Volgens hem heeft dit ook te maken met wat er met de auto wordt gedaan. In het verleden werd dit wel het push- en pull-scenario genoemd; het openbaar vervoer moet worden verbeterd en de opmars van de auto moet worden afgeremd, dus als er nog meer congestie rondom Groningen ontstaat, gaan de mensen vanzelf wel met het openbaar vervoer. Zo speelt het parkeerbeleid van gemeenten ook een rol bij hoe er met het openbaar vervoer wordt omgegaan en hoe dit maatschappelijk wordt gepositioneerd. Het openbaar vervoer is over het algemeen niet het type vervoer voor mensen met de grootste beurs, maar ook bedoeld voor mensen met een wat kleinere beurs die niet de luxe hebben van twee auto's voor de deur. Dat betekent dat er moet worden gekozen, waar het geld ingezet gaat worden. Dient openbaar vervoer alleen maar als vervoer van en naar de grote steden, teneinde daar de auto weg te halen, of dient openbaar vervoer ook als middel tot ontsluiting? Die discussie is wat hem betreft nog onvolgende gevoerd. Ook is er nog niet gediscussieerd over het gewenste openbaarvervoersysteem. In dit programma wordt gekozen voor een aantal hoofdlijnen met aanvullend vervoer, maar of er een netwerk moet komen in de vorm van een spin, cirkel of ster, staat niet nadrukkelijk in dit stuk als keuze genoemd. Dat betekent dat op het moment dat ervoor wordt gekozen om alles

te richten op de stad Groningen, er bijvoorbeeld tussen Roden en Assen een probleem ontstaat. De discussie daarover moet nog worden gevoerd. Wat hem verder opviel was dat in het stuk staat dat wanneer op een bepaald traject te weinig reizigers gebruik maken van een voorziening, overgegaan kan worden op collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV). Dat vindt spreker wel erg mager, want er zitten in dit stuk weinig prikkels om openbaarvervoersvoorzieningen in stand te houden. Het is ook jammer dat in dit soort discussies de mening van de chauffeurs niet wordt betrokken, want zijn ervaring is dat chauffeurs vaak goed weten waar de problemen in het vervoersysteem zitten. In de toekomst zal bij de OV-autoriteit dan ook een manier moeten worden gevonden om de kennis van de chauffeurs te gebruiken. Het valt op dat een bedrijf als ARRIVA alleen maar inspreekt op het hoofdstuk met betrekking tot de financiën. Dat vindt spreker merkwaardig. In het verhaal staat verder dat de opdrachtgever stiptheidsmetingen gaat doen. Hoe zit het dan met de bezettingsgraad en het maximum aantal passagiers? Deze zijn wettelijk geregeld, maar als hij 's morgens op het station in Groningen kijkt en ziet hoeveel mensen er in de bussen zitten, dan wordt die wettelijke regel dagelijks geschonden. Het blijft dan ook zaak om de afspraken die hierover zijn gemaakt, goed te controleren en te handhaven en ook werk te maken van de klachten die er zijn over bijvoorbeeld het gedrag van het buspersoneel. Helaas zijn er namelijk nog steeds chauffeurs die denken dat zij zakken aardappels vervoeren in plaats van mensen.

Over de infrastructuur van het openbaar vervoer wordt in dit stuk helemaal niets gezegd, terwijl deze wel van wezenlijk belang is voor de voorzieningen die het openbaar vervoer kan bieden. Misschien moet de commissie daar bij de bespreking van het Provinciaal omgevingsplan (POP) maar op terugkomen, evenals op de discussie of de provincie eigen geld in het openbaar vervoer wil steken. Ook zou wat hem betreft de versterking van de chipcard van de grond moeten komen, zodat de vervoerder ook werkelijk het geld krijgt, waar hij recht op heeft. Verder vindt hij dat als de Groningers en Drenten de Friezen moeten kunnen verstaan, dat andersom ook het geval dient te zijn.

De heer HAIKENS vindt dit in het algemeen een zeer degelijk en goed uitgewerkt geheel. Het stuk geeft duidelijkheid over wat de provincie met het openbaar vervoer wil. Er is veel aandacht besteed aan overleg en inspraak en in het bijzonder is dit hier en daar vertaald in een aanpassing van het programma. Het is een goede zaak dat zo met inspraak wordt omgegaan. Het voordeel voor de omvang van de concessie die nu voorligt, is dat er een optimalisering van de dienstverlening kan plaatsvinden, maar daar staat tegenover dat een grote omvang van de concessie de marktwerking niet ten goede komt. Daar zit een spanningsveld tussen en dat spanningsveld is niet op alle plaatsen in evenwicht. De duur van de concessie van drie en half jaar is zeker te verdedigen en zijn fractie ziet die periode dan ook als een voordeel. In het bestek is vrij breedvoerig aandacht besteed aan de aansluitingen met de buurtprovincies. Afgezien van het misverstand dat door taalgebruik aan de grenzen kan plaatsvinden, zijn de aansluitingen met de buurtprovincies goed te noemen. Niet alles is prima, want de auto is op het platte land nog steeds een onmisbaar vervoermiddel. Dat is maar goed ook want het openbaar vervoer zoals dat nu voorligt, ontsluit niet de gehele provincie. Dat is een bevestiging van het feit dat er geen openbaar vervoer haalbaar is dat in alle uithoeken van deze provincie zijn diensten kan ontwikkelen. Het OV-bureau komt dicht bij het college te liggen en hij vraagt zich af of dit op termijn wel wenselijk is. Hoewel het nu op dit moment niet anders kan dan dat het wordt ondergebracht bij de opdrachtgevers, wil hij toch op termijn overwegen om dit bureau wat verder weg te zetten van de politieke verantwoordelijkheid van het college. In Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe worden aparte concessies verleend, terwijl dit meer marginale lijnen zijn. Waarom zijn deze lijnen niet bij de totale concessie ingebracht? Het antwoord zal wel zijn dat die concessie anders nog groter wordt, maar wat zijn de argumenten om Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe apart te zetten en daar geen andere concessies aan te koppelen? Zoals de grootte van de concessies nu is vastgesteld, is het de vraag of de gewenste marktwerking wel over de volle breedte aanwezig is. Wat zijn de argumenten voor het feit dat dit alleen in Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe aan de orde is en niet op andere plaatsen?

De heer LANGENKAMP sluit zich aan bij het gezegde van de PvdA, namelijk dat dit programma van eisen het begin vormt van deprivatisering. Hier zal de gedeputeerde straks nog wel een opmerking over maken, maar spreker vindt het een goede opmerking. De vorige week is er gesproken over de rol van het college en de staten in dit verhaal. Op dit moment is het openbaar vervoer nog echt een verantwoordelijkheid van het college. Het lijkt spreker een goede zaak, wanneer de staten hierin een grotere verantwoordelijkheid krijgen. Dat kan ook via het POP, aangezien het verkeers- en vervoersbeleid integraal deel uitmaakt van het POP. Indien de provincie de ontwikkelfunctie goed gaat invullen, zullen de staten bereid moeten zijn provinciaal geld te leggen bij de experimenten die in het kader van de ontwikkelfunctie zullen worden uitgevoerd. Naast de vaststelling dat er sprake is van een concessie die een heel groot gebied bestrijkt, blijft er een gebied over in Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe dat ook nog eens in tweeën is gedeeld. Op grond van de mogelijkheden om in dat gebied te experimenteren met de zogenaamde "dunne" lijnen, lijkt spreker die keuze wel logisch, maar zo wordt die keuze niet verwoord. Spreker heeft het idee dat de reden om ook bij de keuze voor het grote gebied te kiezen voor een periode van drie en half jaar is ingegeven doordat het beleid zich op een scharnierpunt bevindt. Immers, bekend is wat de provincie wil, maar dat is nog niet gerealiseerd, omdat de provincie de ontwikkelfunctie nog in de vingers moet krijgen. Daartoe dient het OV-bureau goed te worden opgetuigd, waarbij de PvdA ervoor pleit om niet alleen de chauffeurs, maar ook het materieel bij het ontwikkelbureau onder te brengen. Spreker is het daarmee eens en wenst er ook de gebouwen bij onder te brengen, dus zowel het personeel, als het materieel en de gebouwen dienen onder de regie te komen van een OV-bureau, zodat de marktpartij die de concessie krijgt slechts "dozen heen en weer hoeft te schuiven" en zich niet druk hoeft te maken over waar het personeel en materieel vandaan weggehaald moeten worden. De provincie weet dus wat zij wil, maar er is drie en half jaar voor nodig om dit te realiseren en in het grote concessiegebied zal alles toch zo'n beetje bij het oude blijven. Hoewel het ambitieniveau, ook gezien de bezuinigingen, niet zo hoog is, heeft de provincie een termijn van drie en half jaar nodig om de handvatten te ontwikkelen om het openbaar

vervoer te verbeteren, waarbij dan ook aansluiting moet worden gezocht bij het verlenen van de andere concessies op het gebied van de Wet voorzieningen gehandicapten (WVG) en leerlingenvervoer. Binnen die periode kan dan de ont-schotting tussen de verschillende vormen van vervoer, waarvan de verantwoordelijkheid ook bij verschillende bestuurslagen ligt, worden geregeld. Spreker kan zich best voorstellen dat er na die drie en half jaar gekozen wordt voor een verlenging van het huidige contract met één jaar, waarbij na één of twee jaar een echte aanbestedingsprocedure in gang wordt gezet. Nu zal de vervoerder die nu de concessie heeft, het de komende periode ook blijven doen, want om een bedrijf te vragen om drie en half jaar te investeren terwijl dat bedrijf de kans loopt die investeringen niet terug te krijgen, lijkt hem erg moeilijk.

Bij de opmerkingen staat iets over duurzaamheid en dat het geen opgelegde eis kan zijn dat vervoersmaatschappijen iets aan duurzaamheid doen. Wel wordt er gesproken over gas en elektriciteit. In Barcelona rijdt een bus op elektriciteit, terwijl zonnecellen op het dak van die bus de auto opladen. Dat is weliswaar een experiment, maar het is wellicht ook bruikbaar in Drenthe. Een ander verhaal is het experimenteren met het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer. Hij dringt erop aan om hiermee wel een experiment te doen en dan vooral in de zomerperiode, waarin er veel toeristen zijn die de fiets willen meenemen vanaf het treinstation naar de camping. In het programma van eisen wordt alleen gesproken over experimenten bij de beëindiging van de concessie. In het grote concessiegebied zou er kunnen worden geëxperimenteerd, maar dan wel met een andere partij dan degene die de concessie heeft gekregen, aangezien daardoor de resultaten van een experiment kunnen worden beïnvloed. Een aantal lijnen valt niet onder het concessiegebied, aangezien die lijnen grensoverschrijdend zijn. Zo vallen de lijnen 31 en 80 niet onder het grote concessiegebied en dus vraagt spreker zich af, waar die lijnen dan wel onder vallen. Vallen zij onder de "dunne" lijnen, want het zijn zonder meer "dikke" lijnen? In het programma van eisen staat dat de financiering nu geschiedt op basis van de huidige verdeling. Hij vraagt naar de consequentie hiervan voor de twee kleine concessiegebieden in Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe. Indien de "dikke" lijnen uit die twee gebieden worden gehaald, zullen de opbrengsten in die gebieden voor de

vervoerder teruglopen. Krijgt in dat geval het grote concessiegebied in plaats van deze twee kleine gebieden het geld? Spreker snapt de verdeelsleutel die in dit kader is vastgesteld niet; indien de een meer krijgt, krijgt de ander minder. Niet ieder gebied kan er allebei evenveel bij krijgen.

Mevrouw TIMMER merkt op dat het voorliggende programma van eisen op zich een redelijk verhaal is. Het college heeft gekozen voor één concessie en de concessieduur verkort tot drie en half jaar. Het is afwachten hoe zich dit in de praktijk zal ontwikkelen. Wat haar wel is opgevallen, is dat er vooral verschil zit in de ontwikkelfunctie zoals die in het ontwerpprogramma van eisen was opgenomen en zoals die nu in het voorliggende programma van eisen naar voren komt. Zij constateert dat het college wat dat betreft een nogal grote ommezwaai heeft gemaakt. Het college heeft in het ontwerpprogramma gezegd dat de opdrachtgevers ervoor kozen zoveel mogelijk het principe van de randvoorwaarden te hanteren, waarbij de opdrachtgever binnen die randvoorwaarden de vervoerders zoveel mogelijk ontwerp-vrijheid geeft. Ook zou de opdrachtgever zoveel mogelijk gebruikmaken van de aanwezige kennis bij de vervoerders en zou het risico van te veel aanbodswijzigingen zoveel mogelijk moeten worden vermeden. Indien die opmerkingen worden gelegd naast de formuleringen die staan in het voorliggende nieuwe programma van eisen, valt het haar vooral op dat de motivering om te komen tot een OV-bureau vrij kort is en veel beperkter dan de motivatie in het ontwerpprogramma van eisen. In het hoofdstuk met betrekking tot de beleids- en bestuursfilosofie schrijft het college dat de ontwikkelfunctie zodanig verbonden is met de beleidsfunctie dat gekozen is om dit tot het domein van de overheid te laten behoren. Spreekster vindt dit prima, maar vraagt zich af of het college dat een jaar geleden nog niet wist. Vanwaar dit enorme verschil in visie en filosofie met betrekking tot verantwoordelijkheid en aansturing van het openbaar vervoer? De D66-fractie is nieuwsgierig, hoe het OV-bureau zich verder gaat ontwikkelen. De juridische status en entiteit van dit bureau en hoe de verhouding is met vervoerders en opdrachtgever zijn nog niet eens bekend en moeten in de komende maanden worden ontwikkeld en uitgewerkt. Verder schrijft het college dat het OV-bureau de mogelijkheid moet krijgen om vervoerders op een juiste wijze aan te

sturen. Spreekster vindt dat het college nogal wat verwacht van het bureau en hoopt met het college dat deze hoop ook bewaarheid wordt. Om een dergelijk geheel namelijk in vrij korte tijd op te tuigen en dit bureau dergelijke verantwoordelijkheden te geven, vindt zij een zware taak. Dat geldt vooral, omdat onbekend is welke instrumenten het OV-bureau krijgt om zijn taken te kunnen uitvoeren. Hoe groot zal het aantal fte's zijn en hoe opereert het bureau naast al wat er op dit gebied al bestaat? Welke inspanningen heeft de provincie geleverd om de vervoerder aan te spreken op zijn verantwoordelijkheid voor de ontwikkelfunctie, zoals het college zich dat in het ontwerpprogramma van eisen had voorgesteld? Of is het zo dat vervoerders de laatste jaren steeds minder aandacht besteden aan de ontwikkelfunctie? Als dat zo is, dan was dat toch ook al twee jaar geleden bekend?

De D66-fractie is wel tevreden over de voorgestelde bonus-malusregeling, waardoor de opdrachtgever de mogelijkheid krijgt om via klachtenregelingen en tevredenheidsonderzoeken bij de klant de vervoerder op bepaalde punten bij te sturen. In het programma van eisen staat dat het personeel de Nederlandse taal in woord en geschrift moet beheersen. Dan is het merkwaardig om in hetzelfde stuk te moeten lezen dat bij provinciegrensoverschrijdend openbaar vervoer de chauffeurs bekend moeten zijn met de Friese taal. Is algemeen beschaafd Nederlands niet voldoende?

Mevrouw NIEUWENHUIZEN merkt op dat veel zaken later nog moeten worden uitgewerkt in het Aanbestedingsreglement, dan wel het bestek. Er zitten ook belangrijke zaken bij, zoals gunningscriteria, afspraken met grensoverschrijdende verbindingen, kwaliteitseisen van een netstructuur, eisen ten aanzien van milieu en materieel, een bonus-malusregeling en een OV-bureau. Er moet nog veel werk in korte tijd worden gedaan, want als er in het najaar al moet worden aanbesteed, moet dit goed op papier staan en in orde zijn. Verder vraagt zij zich af of het verstandig is om het hele gebied in één concessie onder te brengen, want zij pleit ervoor om te proberen meerdere concessies samen te stellen. Het streek- en stadsvervoer zouden apart kunnen worden aanbesteed, waardoor ook een spreiding van financiële risico's ontstaat. De expertise in stads- en streekvervoer zal ongetwijfeld verschillend zijn en

misschien is het dan mogelijk om meer marktwerking te krijgen. Het plan om te komen tot een OV-bureau is nog nauwelijks uitgewerkt. Overheden en opdrachtgevers willen de regie en de verantwoordelijkheid voor de ontwikkelfunctie. Zij constateert dat overheden en bestuurders zelf erg weinig van het openbaar vervoer gebruiken, dus zij suggereert dat de medewerkers die aan het OV-bureau verbonden zijn hier wel gebruik van moeten maken. Verder dienen de consumentenplatforms, maar ook de medewerkers van de vervoerders, zoals de chauffeurs, bij deze plannen te worden betrokken. Chauffeurs hebben vooral een goed beeld van de knelpunten in het openbaar vervoer en hoe deze op te lossen. Het voorliggende programma van eisen is een soort van minimumbod, waarin wel goede doelstellingen over de bereikbaarheid, de strategische functie en het leveren van een wezenlijke bijdrage aan het platteland staan verwoord. Toch is het openbaar vervoer de laatste jaren verslechterd in Drenthe, waardoor spreekster vanaf Peize naar het provinciehuis in Assen anderhalf uur onderweg is met het openbaar vervoer en er zijn meer plaatsen waar dit voor geldt. Het is dan ook jammer dat er een doelstelling voor reizigersgroei ontbreekt. Het is belangrijk om een positieve visie op het openbaar vervoer te ontwikkelen door het benadrukken van de plaats die het openbaar vervoer inneemt naast het autogebruik. Zo moeten er criteria worden ontwikkeld ten aanzien van het aantal reizigers dat de vervoerders denken te gaan vervoeren.

De heer WIERINGA vindt deze concessie zoals die in het programma staat veel te groot, want het gaat om een aanbesteding van € 83 miljoen die in één keer in de markt wordt gezet. Hij wil dit in kleinere concessies verdelen, zodat ook plaatselijke en kleinere ondernemers hieraan kunnen meedoen. Zoals het er nu voorstaat, wordt er wel een openbare aanbesteding gedaan, maar deze is veel te groot waardoor alleen de bestaande vervoerder daarop kan inschrijven. Verder moet voorzichtig worden omgesprongen met het optuigen van een OV-bureau, want daarin schuilt het gevaar dat er iets wordt opgetuigd waarop de provincie geen grip meer heeft. Het vervoer dient overgelaten te worden aan de vervoerders en deze moeten het verder ontwikkelen. Het is niet aan de provincie om dat te doen.

De heer DE JONG denkt dat het noodzakelijk is dat er een OV-bureau wordt opgetuigd, aangezien de markt heeft laten zien dat er te weinig werd ontwikkeld. Het is goed dat de concessieduur fors is teruggebracht en wat de LPF betreft, had dat nog wel iets verder mogen gaan. Niet alleen de risicodragende uitvoerder dient een verdien capaciteit te hebben, maar ook de politiek dient als risicodragende een verdien capaciteit te hebben. Immers, de politiek moet het uitleggen aan de burger en dan is het ook aan de politiek om een goed openbaarvervoerbeleid neer te zetten. In dat kader is het een goed idee om de weg in te slaan zoals die door de ambtenaren is voorgesteld. De gekozen oplossing is dan ook een soort van tussenoplossing om meer marktwerking te krijgen en toch de overheidsregie te pakken en te houden. Spreker pleit ervoor om de bemensing van het OV-bureau plaats te laten vinden binnen de formatie van het provinciehuis. Er mogen dus geen nieuwe en dure beleidsmedewerkers worden aangetrokken. Op de publieke tribune zit een aantal ambtenaren die gezien hun presentatie er blijk van hebben gegeven verstand van zaken te hebben, dus het ligt voor de hand om die expertise over te hevelen naar het nog op te tuigen OV-bureau. De vraag is wel welke onderhandelingsruimte een op te richten OV-bureau krijgt. Spreker stelt zich zo voor dat er na drie en half jaar wat ervaring is opgedaan, zodat de neiging zal ontstaan om het OV-bureau te laten bepalen wat er wordt aanbesteed en hoe groot de concessies zijn. Hoe wordt dit teruggekoppeld naar de staten en welke rol krijgen de staten daarin? In de campagne is het openbaar vervoer hot item geweest, dus de politiek heeft iets waar te maken. De staten dienen dus betrokken te blijven bij het vergeven van de concessies en dienen een kaderstellende rol naar het OV-bureau te krijgen.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het programma van eisen slechts een beperkt deel vormt van de kaders, waarbinnen het college en de staten dienen te opereren, want er is al de nodige wet- en regelgeving ten aanzien van het openbaar vervoer die door het Rijk is opgelegd. Die wet- en regelgeving is nogal maatgevend voor de ruimte, waarbinnen de provincie zich kan en moet bewegen. Over deze wet- en regelgeving is vele jaren gediscussieerd en na veel vijven en zessen is daar een uitvoerige wetgeving uit naar voren gekomen die in belangrijke mate bepaalt wat wel

en niet kan. Helaas is die wetgeving op een dusdanig aantal punten dichtgetimmerd met allerlei compromissen dat uiteindelijk de beoogde marktwerking zeer zwaar onder druk is komen te staan. Dat heeft ook te maken met het feit dat er nog maar net mondjesmaat is begonnen met aanbesteden, waardoor een aantal ervaringen met aanbesteden nu pas begint door te dringen. Aan de andere kant heeft de provinciale overheid al wel een aantal jaren ervaring met het zelf uitvoeren van het openbaar vervoer, maar de provincie deed en doet dat binnen het van rijkswege voorziene keurslijf, waarbij dat keurslijf bovendien verschillende gordiaanse knopen kende. Zo is er enerzijds de nieuwe wetgeving ten aanzien van overgang van personeel, wat op zichzelf een prima regeling is, maar deze is wel behoorlijk belemmerend. Verder heeft de provincie nog steeds geen tariefvrijheid, een eigen kaartstelsel en afrekeningsystematiek. Dat leidt op dit moment nog tot een stelsel dat vooral de slechte kenmerken van alle systemen in zich draagt, namelijk dat van een volledig marktgeruleerd stelsel en dat van een stelsel dat volledig door de overheid wordt geregeld. Vorig jaar is het eerste ontwerpprogramma van eisen gemaakt. Dat doet de provincie Drenthe samen met de stad en de provincie Groningen, aangezien dit wat het openbaar vervoer betreft één gebied vormt. Al een aantal jaren geleden is de discussie gevoerd hoe groot concessiegebieden moeten zijn, hoe zij eruit moeten zien en waar zij te vinden zijn. In overleg met de vervoerders is toen gekozen voor vervoerkundige eenheden in samenhangende gebieden en dat bepaalt waarom de huidige concessiegebieden als zodanig zijn vastgesteld. Dat zou kunnen betekenen dat het stuk Noord-Drenthe of de stad Groningen apart aanbesteed gaat worden, maar dat komt terug bij de discussie over de taartpunten of de pannenkoek. Die discussie is inderdaad een heel indringende, maar het is niet te voorkomen dat concessiegebieden elkaar overlappen. Daarom is besloten om Noord-Drenthe, de stad Groningen en het omliggende gebied in één concessie onder te brengen. Dat is ook gedaan met alle haken en ogen die daaraan vast zitten. De provincie heeft daar keurig haar ambitie over verwoord met inachtneming van datgene wat de afgelopen jaren is ontwikkeld. Daarin zijn die elementen ingebracht die de provincie in haar eigen ontwikkeling bij de hand heeft gehad. Vanuit de provincie Drenthe zijn dan ook

de afgelopen jaren nogal wat initiatieven genomen om de ontwikkelingsfunctie te verbeteren en nieuwe dingen tot stand te laten komen. Daaronder vallen het Millenium Transportation International(MTI)-experiment, de Q-liner en de servicebus in Assen. Overigens zal, indien experimenten worden uitgevoerd door andere uitvoerders dan waaraan de concessie is gegund, een groot aantal extra complicaties worden opgeroepen ten aanzien van personele overgang en dergelijke. Dergelijke experimenten zijn van groot belang voor de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer. Een van de kenmerkende punten die door het college is ingebracht, is niet alleen het erbij betrekken van consumenten door middel van een consumentenplatform, maar ook door het erbij betrekken van chauffeurs aan de basis. Het is namelijk minder vanzelfsprekend om chauffeurs te betrekken bij het grotere strategische werk. De kennis van de chauffeurs dient dan ook operationeel te worden gebruikt en dat doet de provincie door het betrekken van chauffeurs bij zogenaamde ontwikkelgroepen. Op die manier worden lokale kennis en wensen van de klant en de inzichten van de chauffeur samengebracht bij de beleidsvoerende overheden. Die overheden worden gevormd door de provincie als vergunning- en concessieverlener en de gemeentebesturen, wiens beleid heel belemmerend of juist stimulerend kan werken op het openbaar vervoer. Als het gaat om de afstemming van de verschillende werkzaamheden, zet de provincie daar zo stevig mogelijk op in en dat is één van de redenen geweest waarom de provincie een stelsel heeft bedacht om allerlei werkzaamheden via een digitaal stelsel aan elkaar te koppelen. Dat stelsel hoopt de provincie in de komende jaren naar de andere provincies te kunnen uitbreiden, zodat dit niet alleen informerend is voor gebruikers als transport en OV-bedrijven, maar ook sturend voor de beleidsvoerders en de planners van bijvoorbeeld wegwerkzaamheden. De wetgeving geeft dus een nogal nadrukkelijk kader mee en dat bepaalt de discussie over de ontwikkelingsfunctie die heel nadrukkelijk wordt gelegd bij de concessieverlener. Het wordt dus aan de concessieverlener overgelaten, in welke mate en op welke manier hij de ontwikkelingsfunctie invult. Daarbij is zelfs in de memorie van toelichting aangegeven dat het goed zou zijn om de marktwerking geleidelijk aan in te voeren. Dat is nu precies datgene waar de provincie mee bezig is gegaan, namelijk de ontwik-

kelfunctie die in het ontwerpprogramma van eisen nog helemaal bij de vervoerder lag, wat geheel conform de oorspronkelijke doelstelling van de wetgeving en het in Den Haag vastgestelde beleid was, onder te brengen bij de provincie. Het is dus de bedoeling dat een OV-bureau dat de ontwikkelfunctie op zich neemt, eerst nog een tijd lang onder de vleugels van de provincie zal functioneren, waarna op termijn zou kunnen blijken dat deze functie ook verder kan worden verzelfstandigd. Op dat moment rest de provincie op abstract niveau nog slechts de hoofdaansturing van het openbaar vervoer en doet de markt zijn werk. Zover is het op dit moment helaas nog niet en dat is de reden dat de provincie die functie nog in eigen huis wil houden. Dit lijkt wellicht op deprivatisering, maar wanneer een liberaal dat bedenkt, is de kans groot dat dit niet ten principale wordt bedoeld, maar dat vooral wordt gekeken naar wat er in de praktijk moet gebeuren en hoe dat praktisch vorm moet krijgen. Het betreft dus geen principiële keuze voor deprivatisering, maar een oplossing om met het beschikbare geld zoveel mogelijk kwaliteit en kwantiteit in het openbaar vervoer te bewerkstelligen. Gezien de huidige ontwikkelingen is in dat kader de voorliggende tussenoplossing de meest praktische. Deze oplossing is er uitgekomen naar aanleiding van de discussies die de afgelopen jaren zijn gevoerd, de ervaring met experimenten als MTI en de servicebus en ontwikkelingen in de rest van Nederland en het buitenland. Verder hebben nogal wat instanties inspraakreacties gegeven die uiteindelijk hebben geleid naar de omslag die er is gemaakt van het ontwerpprogramma van eisen naar het programma zoals dat nu voorligt en waarbij de ontwikkelfunctie voorsnog bij de provincie is neergelegd. Daarnaast hebben het CVOV, verschillende vervoerders en gemeenten aangegeven dat de concessie veel te groot is, waarmee de marktwerking niet wordt bevorderd. Gaandeweg is het college dus tot de conclusie gekomen dat hiermee het paard achter de wagen werd gespannen en een oplossing zou zijn om de concessie in percelen op te knippen, maar uiteindelijk is gekozen voor de voorliggende tussenoplossing, omdat het opknippen in percelen op dit moment tot andere problemen zou leiden bij andere partners. Dit is dus een tussenoplossing, waarbij het OV-bureau zich in de komende jaren verder moet ontwikkelen en waarbij wellicht een systeem totstandkomt waarbij ook kleinere aannemers

zouden kunnen inschrijven. De verwachting is dat er nu meer inschrijvers zullen komen en dat er op dat moment een voorzichtige keuze kan worden gemaakt. De concessieduur is ingekort, zodat de overheden zich niet vastleggen voor langere tijd en het openbaar vervoer gedurende drie en half jaar verder ontwikkeld kan worden. Het ambitieniveau, zoals deze in dit stuk is verwoord, is zo hoog als maar enigszins realistisch is. Spreker meent dat hier een realistische ambitie voorligt, waarbij in het programma van eisen voldoende uitdagingen zijn opgenomen en er gedurende de looptijd van de concessie extra prikkels worden gegeven om de uitvoerders uit te dagen met meer en betere producten te komen. De overheden hebben ook lang gediscussieerd, wat er nu voorop dient te staan: prijs of kwaliteit. Bij kwaliteit gaat het daarbij om duurzaamheid, de leeftijd van de bussen en daarmee samenhangend de uitstoot van CO₂. De mogelijkheid van experimenten blijft daarbij volledig overeind staan. Bij de discussie over prijs en kwaliteit zijn beide even belangrijk. Als voorbeeld is de vorige keer aangehaald wat klanten liever willen; één bus van tien jaar oud of twee bussen die twintig jaar oud zijn. Vervoerders kunnen dus 100% kwaliteit leveren, maar dan is er weinig kwantiteit. Daartussen dienen opdrachtgevers en vervoerders het midden zien te vinden. Het aanbod van openbaar vervoer, maar ook kwalitatieve aspecten als het op tijd rijden van bussen vormen de eerste criteria op grond waarvan de klant zegt of het openbaar vervoer een bruikbaar systeem is of niet. Kwaliteit en kwantiteit zijn dus communicerende vaten. Dat het zou gaan om de economisch meest gunstige aanbieding als gunningscriterium betekent dus dat er juist wordt gekeken naar de combinatie van kwaliteit, kwantiteit in relatie tot de prijs.

De heer BAAS is het hier wel mee eens. Alleen wordt in de inleiding heel zwaar ingezet op de kwaliteit van het openbaar vervoer en wordt verderop in volgorde van belangrijkheid aangegeven dat allereerst het criterium van de economisch meest gunstige aanbieding wordt gewogen. Van de heer Swierstra begrijpt hij echter dat zowel kwaliteit als kwantiteit even belangrijk zijn en dus gaat het niet aan om er een volgorde van belangrijkheid in aan te brengen.

De heer SWIERSTRA merkt op dat hij het wel eens is met de heer Baas. Het financiële aspect

heeft natuurlijk altijd de meest directe relatie met de kwantiteit, zoals het aantal lijnen en de frequentie. Vandaar dat er wel een accent is gegeven door die volgorde aan te houden, maar in de totale weging tussen kwaliteit en kwantiteit bestaat er inhoudelijk geen verschil van mening. De taal is uiteraard ook een kwaliteitsaspect. De vraag waarom er specifiek naar de beheersing van de Nederlandse taal is gevraagd, heeft te maken met de situatie waarbij er buitenlandse inschrijvers zouden zijn. In dat geval moet ervoor worden gezorgd dat er wel chauffeurs komen die redelijk kunnen communiceren met de klant. Dat er expliciet wordt aangegeven dat er in de grensgebieden in het Fries moet kunnen worden gesproken, is specifiek op verzoek en inspraak van Friesland. De concessie-indeling van Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe is nog niet geregeld. Dit heeft allereerst te maken met de basisconcessie-indeling waarover spreker al eerder heeft gesproken, en in de tweede plaats met de samenhang van het vervoer in bepaalde gebieden. Die zit namelijk in dat gebied iets anders in elkaar dan in Noord-Drenthe en Groningen en dat is de reden dat dit op een aparte manier moet worden aanbesteed. Daarom moeten die concessies ook niet groter worden gemaakt dan nodig is, want daarmee wordt de concurrentie verkleind. Bovendien sluit dit aan bij de verschillende experimenten en differentiaties die daar al aan de orde zijn, zoals het CVV rondom Emmen en het MTI in Zuidwest-Drenthe. Verder zullen "dikke" lijnen zoals die bijvoorbeeld tussen Emmen en Meppel, integraal aanbesteed worden en in 2005 zal dat op die basis voor het eerst gestalte krijgen. De heer Beerda heeft nogal wat elementen genoemd die niet in het programma van eisen staan, zoals de aanpassing van de infrastructuur en dergelijke. Immers, dergelijke opmerkingen passen niet in de eisen die de opdrachtgevers aan de vervoerder kunnen stellen. Wel betreft het relevante punten die hun plek krijgen in het POP, dan wel in één van de uitwerkingsprogramma's daarvan. Dit kan worden vergeleken met het streekbeeld openbaar vervoer zoals dat een paar jaar geleden is neergelegd. Deze vormen het kader waarbinnen de provincie werkt, maar voor het overige betreft het zaken die puur te maken hebben met landelijke wetgeving. Zo is onder minister Netelenbos het beleid losgelaten dat het openbaar vervoer moest worden gezien als de vervanger van de auto en daarmee als oplosser

van het probleem van de groeiende automobilititeit. Dat geldt dan ook alleen nog maar in specifieke congestiegebieden, zoals rondom de stad Groningen. Push- en pull-factoren kunnen daarbij een rol spelen, maar er zal wel een alternatief moeten zijn voordat overheden de automobilititeit gaan ontmoedigen door middel van parkeerbeleid, trans-feria, busbanen en dergelijke. Dit komt echter integraal bij elkaar in het POP. Wat centraal bij de positionering van het openbaar vervoer staat, is de wens van de klant die van het openbaar vervoer gebruikmaakt en moet aangeven dat hij dat blijft doen. Daarvoor dient voorzien te zijn in een goed basissysteem en dat moet zodanig dat er ook voor de aannemers wat aan te verdienen valt. Door middel van deze tussenoplossing wordt getracht dit beide te bewerkstelligen. Als het gaat om specifieke dingen als de WVG, het leerlingenvervoer, discovervoer en schoolvervoer dat buiten het leerlingenvervoer valt, dan zijn daar allerlei mogelijke dingen voor denkbaar. Deze zaken vormen alle onderdelen van een aanvullend systeem en die zullen in de komende jaren steeds meer vorm moeten krijgen. Dat is dan ook de reden dat er wordt gewerkt aan een servicebus in Assen en MTI. Het ineenschuiven van WVG en aanvullend vervoer is wat spreker betreft een grote wens, hoewel er altijd een deel WVG zal moeten blijven. Met systemen als MTI kan een groot aantal van de WVG-gerechtigden worden vervoerd. Dit moet echter groeien en er dient een stuk ontschotting plaats te vinden, doordat de gemeenten natuurlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de WVG en de geldstroom voor het leerlingenvervoer (via rijksmiddelen).

De heer LANGENKAMP merkt op dat het antwoord van de heer Swierstra nu net het probleem vormt, aangezien er verschillende schotten en verschillende verantwoordelijkheden zijn. Hij ziet de komende periode als een soort van overgangperiode waarbij de verschillende bestuurslagen meer moeten samenwerken om op die manier de schotten tussen de verschillende vormen van vervoer weg te kunnen halen. Wil het college de komende periode gebruiken om in een vrij klein gebied als Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe die efficiëncyslag te maken door verschillende vormen van vervoer op elkaar aan te laten sluiten?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit ook gaat gebeuren. Kijkend naar MTI in Zuidwest-Drenthe en de servicebus in Assen, dan is te zien dat dergelijke systemen fysiek de mogelijkheid bieden om vervoer aan te bieden aan een veel groter aantal WVG-gerechtigden. Indien die systemen verder worden uitgewerkt door middel van deur-tot-deurvervoer, het materieel toegankelijk is voor mensen die wat slechter ter been zijn en er chauffeurs rijden die mensen kunnen helpen, dan kan zo'n aanvullend systeem gestalte krijgen. Op het moment dat een dergelijk systeem wordt aangeboden, dan is de praktijk dat de mensen veel liever op dat kleine busje stappen dan dat zij apart moeten bellen voor hun WVG-taxi. Dat leidt ertoe dat gemeenten zien dat er een besparing mogelijk is en daardoor kan weer meer van dit gedifferentieerde aanvullende vervoer worden aangeboden. Dat moet langzamerhand groeien, want de wethouder sociale zaken moet wel kunnen aantonen dat zo'n aanvullend systeem voor bijvoorbeeld 80% van zijn cliënten soelaas biedt en dat hij zijn WVG op een andere manier kan inrichten. Dat wordt de komende jaren steeds verder uitgewerkt.

De heer LANGENKAMP vraagt hoe de verantwoordelijkheden en financiering worden geregeld. Op dit moment lukt het nog niet om MTI de gelden te laten toekomen van het gewone studentenvervoer. Dit heeft nog niet eens te maken met verantwoordelijkheden van een andere bestuurslaag, maar het gaat om een zak geld die kennelijk al een jaar heen en weer schuift tussen MTI, ARRIVA en provincie.

De heer SWIERSTRA merkt op dat dit probleem bij het Rijk ligt. Het Rijk bepaalt of een vervoerder die onder een bepaalde openbaarvervoertitel rijdt de gelden waar deze vervoerder recht op heeft, ook krijgt. Dat heeft te maken met sleutels, toerekening en momenten van meting. Daar is de provincie heel driftig mee bezig, maar ook ten aanzien van MTI is de provincie al een stukje verder. Dit is echter een ander probleem dan dat er bestaat ten aanzien van de WVG en leerlingenvervoer.

De heer LANGENKAMP merkt op dat hij het heeft genoemd om onderscheid te maken tussen verantwoordelijkheden van gemeenten, Rijk en provincie en vervoerder. De bestuurders van de

verschillende bestuurslagen moeten zorgen dat de vervoerder ook de gelden krijgt voor het vervoer dat zij verzorgen.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit ook gebeurt. De WVG- en CVV-vervoerder krijgen keurig netjes hun geld via de gemeenten. Op het moment dat de provincie zegt dat de provincie eigenlijk een stukje van het gemeentelijke WVG-geld moet hebben om in het openbaar vervoer in te zetten, dan moet de gemeente de zekerheid hebben dat dat stukje openbaar vervoer ervoor zorgt dat bijvoorbeeld 80% van de gemeentelijke WVG-cliënten bij het openbaar vervoer onder de pannen is op een fatsoenlijke, kwalitatief goede manier. Het grote voordeel is dan dat dat stukje niet alleen door WVG-gerechtigden gebruikt kan worden, maar ook door gewone mensen. Daarmee is de kwantiteit van het openbaar vervoer op een kwalitatief goed niveau uitgebreid. Dat is een ander soort discussie. De vraag of de WVG in zijn totaliteit moet worden ondergebracht bij het openbaar vervoer is een nationale discussie, maar naarmate het systeem verder wordt uitgebouwd, komt scherper op tafel dat binnen die budgetten een knip kan worden gemaakt tussen het gedeelte van de WVG dat echt door de gemeenten dient te worden uitgevoerd en datgene waar samenwerking met anderen partners kan leiden tot een betere uitvoering, zoals het WVG-vervoer. Experimenten als MTI die afwijken van het normaal openbaar vervoer, lopen aan tegen een financieringstechnisch probleem, maar de provincie is bezig om dat probleem op te lossen. Ten aanzien van experiment met MTI gaat dit steeds beter en op het moment dat er wordt aanbesteed gaat dit nog beter. Ondertussen wordt er landelijk een discussie gevoerd over de invoering van de chipcard en dergelijke. Spreker heeft al enige tijd aangegeven dat indien het Rijk hier niet mee opschiet, hij de mogelijkheid wil om dit zelf in regionaal verband te doen. Zo heeft ARRIVA al ervaring met een experiment als een tripperpas in Groningen en er zijn nog wat dingen in de maak. Laat de provincie dan maar een regionaal systeem hebben voor een aantal jaren en op het moment dat dan de nationale of internationale chipcard er komt, dan kan op dat moment het systeem worden aangepast aan de nieuwste informatietechnologie op dit gebied.

Als het gaat om de sturing door een OV-bureau, dan start dat bureau samen met het personeel dat bij de drie deelnemende partners, te weten de provincie Drenthe, Groningen en de stad Groningen, werkzaam is op dit beleidsterrein. In totaal gaat het om een club deskundige mensen die ook deskundig genoeg zijn om externe expertise in te huren. De topkwaliteit die het bureau maar korte tijd nodig heeft, kan immers altijd ad hoc worden ingehuurd. In die zin zal een OV-bureau nooit structureel onnodig uitdijen.

De heer BEERDA vraagt of de ontwikkelaars bij de openbaarvervoersbedrijven buiten de boot vallen als het OV-bureau de ontwikkelfunctie van die vervoerders overneemt.

De heer SWIERSTRA vraagt zich af hoeveel ontwikkelaars er nog zijn bij de vervoersbedrijven, aangezien er de laatste tijd weinig wordt ontwikkeld. Het antwoord op de vraag van de heer Beerda moet hij schuldig blijven. Op het moment dat de concessie van de ene op de andere vervoerder overgaat, dan treedt de regeling in werking zoals die in de Wet personenvervoer en rond de commissie-Laan is afgesproken. Indien de concessie aan dezelfde vervoerder wordt gegund, dan aan wie het nu is gegund, zal die vervoerder dit probleem in eigen huis moeten oplossen net zo goed als dat hij het moet oplossen als hij binnen de concessie minder vervoer krijgt. Overigens is het niet zo dat het OV-bureau de ontwikkelfunctie voor de volle honderd procent naar zich toe zal trekken. De vervoerder zal een aantal activiteiten zelf moeten doen, zoals het maken van de dienstregeling en andere zaken die bij de ontwikkelfunctie horen en die de vervoerder zelf zal moeten blijven doen. Het is dus niet de bedoeling dat het OV-bureau een eigen openbaarvervoersbedrijf wordt, want dan zou een deprivatisering worden ingezet die op grond van de wet niet mogelijk is.

TWEEDE TERMIJN

De heer BEERDA heeft een vraag over de volgende stap in dit proces. Hij neemt aan dat de opmerkingen die vandaag in deze commissie zijn gemaakt door de gedeputeerde, zullen worden meegenomen in het overleg met de provincie en de stad Groningen. Daarnaast zal het zo zijn dat er op enig moment een bestek komt. De vraag is nu hoe de besluitvorming verdergaat in deze

staten. Wordt er nog wat in het conceptbestek gewijzigd? Krijgt de commissie dit bestek te zien? Hoe gaan de staten om met de discussie over de invulling van het OV-bureau? Hoe denken andere fracties daarover?

Mevrouw NIEUWENHUIZEN sluit zich aan bij vorige spreker en vraagt zich ook af wat er terugkomt naar de staten. Krijgt de commissie de plannen van het OV-bureau ter inzage en mogen de commissieleden daar hun eigen mening en ideeën over naar voren brengen? Op welke termijn komen de plannen van het OV-bureau?

De heer LANGENKAMP vraagt hoe het gaat met de toedeling van de gelden tussen het gebied van Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe ten opzichte van de grote concessie, waarbij de "dikke" lijnen eruit worden gehaald. Kan er verder nog worden geëxperimenteerd op het gebied van toeristisch vervoer in toeristische gebieden tijdens de zomertijd? Zo is de lijn van MTI van Hogeveen naar Dwingeloo uitgegroeid van een kleine bus naar een grote bus, omdat er zoveel aanbod is in de periode dat er veel toeristen zijn.

De heer HAIKENS vraagt wat er nu wordt afgesproken met betrekking tot de positie van het OV-bureau. Verder heeft hij in eerste termijn gevraagd hoe het college hier in de toekomst mee denkt om te zullen gaan. Met het feit dat het OV-bureau onder verantwoordelijkheid van het college gaat fungeren heeft hij geen moeite, maar het zou best wel kunnen dat hij daar over drie en half jaar heel anders over denkt. Naar aanleiding van de discussie die zich zojuist tussen de heer Langenkamp en de gedeputeerde ontspon over verbreding van de doelgroepen, merkt hij op dat, zodra er sprake is van verbreding van doelgroepenvervoer, dit betekent dat wel een extra beslag op het normaal regulier openbaar vervoer wordt gelegd. De VVD-fractie vindt wel dat er speciale aandacht moet blijven voor het scholierenvervoer, want het is in het verlengde van de opleidingen een wezenlijk element dat middelbare scholieren op tijd en adequaat naar school gebracht worden.

De heer WIERINGA vindt het van groot belang dat vervoer op maat wordt aangeboden en dat betekent dat er ook aandacht moet worden geschonken aan het feit dat er niet met grote lege

bussen door de provincie wordt gereden. Als er dan minder aanbod van passagiers is, moet er met kleinere bussen worden gereden. Verder vraagt hij hoeveel fte's er momenteel werkzaam zijn binnen de sector Openbaar vervoer in het provinciehuis.

De heer SWIERSTRA merkt op dat indien het doelgroepenvervoer wordt uitgebreid, dit in principe vanuit hetzelfde budget als de rest moet gebeuren en daarmee kan de ene dienst de andere uithollen. Dat is natuurlijk niet de bedoeling, tenzij dit te maken heeft met het evenwicht tussen de sociale en de meer commerciële functie. Het is in principe de bedoeling om geheel Drenthe met een vorm van openbaar vervoer te bedienen. Dat betekent dat openbaar vervoer ook doelgroepenvervoer kan zijn dat dan wel uit hetzelfde budget moet worden gefinancierd. Indien voor specifieke groepen de formatie bovenmatig uitbreidt, dan gaat dit ten koste van het reguliere budget en dat zal hij niet zo snel doen zeker als het gaat om toeristisch vervoer. Toeristisch vervoer is expliciet een marktwens van het publiek en als die wens er is dan zou het systeem zo moeten zijn dat de vervoerder daar zijn dienstregelingen op aanpast. Dat gebeurt overigens in de praktijk al, maar dat zou best meer kunnen. Als het gaat om de toerekening van gelden, dan vindt die uiteindelijk plaats bij de start. Er wordt dan meer subsidie aan de "dunne" lijnen met een sociale functie toegekend dan aan de "dikke" commerciële lijnen. Daar wordt dus een mix van gemaakt, zodat de totale functie overeind kan worden gehouden. Dat betekent dan ook dat datgene wat in de grote concessie in de stad en provincie Groningen en de provincie Drenthe wordt rechtgezet, niet ten koste mag gaan van wat er in Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe aan aanvullend net dient te worden uitgebouwd. Het bestek zal door de colleges van gedeputeerde staten van Groningen en Drenthe en door het stadsbestuur van Groningen nader worden uitgewerkt, wat zal geschieden volgens Europese aanbestedingsregels. Het college zal natuurlijk datgene wat aan signalen vanuit deze commissie is gekomen, waar mogelijk, verwerken in het bestek dan wel in de aanbesteding als zodanig. Op het moment dat het bestek is uitgebracht en er is ingeschreven, dan is het nog niet klaar want dan moeten gunningscriteria worden toegepast. Deze gunningscriteria zijn op dit moment nog niet uitgewerkt.

Vervolgens zal er ook met de desbetreffende inschrijvers onderhandeld kunnen worden over bepaalde zaken, maar welke dat zijn kan spreker nog niet zeggen want dat is afhankelijk van de aanbiedingen die de vervoerders doen. Dit zijn onderdelen die allemaal nog in het lopende proces moeten volgen. Voorzover deze onderdelen niet definitief bij de gunning zijn afgekaart, dan zijn het onderdelen die gedurende het proces voor het OV-bureau aanleiding kunnen vormen om gedurende de concessieperiode bij te sturen. Als het gaat om de discussie over de OV-autoriteiten, dan blijft het college van gedeputeerde staten de OV-autoriteit, want dit staat zo in de wet. Wil die autoriteit op een goede en integrale manier worden uitgevoerd, dan kan het van belang zijn om dat nog meer gemeenschappelijk te doen in het frequent bestuurlijk overleg dat de drie portefeuillehouders samen met hun ambtenaren hebben. Op termijn kan dan worden overwogen om het bureau tot een zelfstandige autoriteit op het terrein van het openbaar vervoer te laten uitgroeien en waaraan de drie bestuursorganen hun verantwoordelijkheid hebben overgedragen. Als dit het geval zou worden - en die modellen werken al in het buitenland maar ook in Nederland in het kader van de experimenten in de kaderwetgebieden - dan is dat iets waar de staten ook een besluit over moeten nemen. Het OV-bureau kan zowel worden aangestuurd door een OV-autoriteit, maar kan ook worden aangestuurd door de provincies Groningen, Drenthe en de stad Groningen. Het OV-bureau is een uitvoerend orgaan van de ontwikkelingsfunctie, waarvoor provinciale ambtenaren worden ingezet. Dit zou op termijn kunnen worden uitgebreid of verzelfstandigd als gemeenschappelijke dienst. Op termijn kan dat OV-bureau dan worden geprivatiseerd. Dat zou bijvoorbeeld aan de orde kunnen komen als een deel van de eigen ontwikkelingsfunctie de deur uit wordt gedaan. Die situaties raakt het budgetrecht van de staten en indien dat geval zich voordoet dan komt hij ook bij deze commissie terug. Het betreft voor het overige een operationele kwestie, waaraan de provincie de komende maanden en jaren zal moeten werken. Zodra er een wat helderder inzicht is in wat dit nu voor de komende tijd betekent, zal spreker daarover de staten informeren. De vragen over het aantal fte's beantwoordt hij niet, aangezien het immers niet om aantallen medewerkers gaat, maar om het uitvoeren van de functie en de kaders die de staten daarbij hebben

gesteld. Een van de belangrijkste kaders is het budget en dat is en blijft een provinciale verantwoordelijkheid.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 25 augustus 2003.

De heer WIERINGA wil graag een concreet antwoord op zijn vraag hoeveel ambtenaren in het provinciehuis werkzaam zijn op het terrein van verkeer en vervoer.

, voorzitter

De heer SWIERSTRA merkt op dat de discussie over de fte's niet in de staten thuishoort. Hij neemt kennis van de opmerking en de vraag van de heer Wieringa, maar zal de vraag dus niet beantwoorden.

, griffier

De VOORZITTER concludeert dat door een meerderheid van de sprekers met name ten aanzien van de ontwikkelfunctie van het OV-bureau is opgemerkt dat het een goede zaak is dat dit eerst bij de opdrachtgevende overheden wordt ondergebracht, aangezien de privatisering van de ontwikkelfunctie toch wat is doorgeschoten en niet datgene heeft gebracht wat ervan werd verwacht. Aan de andere kant heeft de commissie gevraagd om de nodige ruimte te geven aan de inbreng van chauffeurs en consumenten. Binnen dit kader is het de bedoeling dat het college een goede mix samenstelt. Daarnaast is nadrukkelijk gevraagd om allerlei andere vormen van vervoer, zoals leerlingenvervoer, aanvullend schoolvervoer en WVG-vervoer zoveel mogelijk te integreren in dit systeem, aangezien daar tot nu toe nog te weinig naar is gekeken. Verder wil de commissie dat er wordt gekeken naar middelen die vrij kunnen worden gemaakt voor het uitvoeren van allerlei goede experimenten in het openbaar vervoer in het kader van de ontwikkelfunctie.

5. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 10.36 uur.

TOEZEGGINGEN: geen.

HW

