

Op te bergen
in de band van
3 november 2004

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

Verslag

van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit

gehouden op 6 oktober 2004

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Vaststelling van de agenda	2
Ombuigingen in het openbaar vervoer	2
Inspreker de heer Kruis	2
Inspreker de heer Wippoo	4
Inspreker mevrouw Gerritsen	5
Voorstel CDA-fractie: Proef Openbaar Vervoer	9
Sluiting	12

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 6 oktober 2004 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

A. Lanting (voorzitter)
H. Baas (ChristenUnie)
mevrouw M.J. Berkman-de Haan (GroenLinks)
A. Faber (CDA)
A. Haar (D66)
J. Haikens (VVD)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
C.D. de Jong (Fractie De Jong)
J. Langenkamp (GroenLinks)
E. Olij (PvdA)
A.G.H. Peters (CDA)
B. Popken (OPD)
J. Slagter (PvdA)
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)
G. Wieringa (Drents Belang)

Verder aanwezig:

S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
mevrouw S. Gerritsen (OV-bureau)
M. Kruis (ARRIVA)
E. Stoker (OV-bureau)
P. Wippoo (ROVER)
mevrouw J. Stapert (commissiegriffier)

Met kennisgeving afwezig:

N.B. Bossina (VVD)
H.G. Idema (PvdA)
K. Jonker (CDA)
K.H. Smidt (VVD)
A. Wendt (ChristenUnie)
J. Zweens (PvdA)

1. Opening

De VOORZITTER opent om 15.06 uur de vergadering en heet alle aanwezigen en in het bijzonder de heer Haar, voor wie het de eerste commissievergadering is als statenlid, hartelijk welkom.

2. Mededelingen

De VOORZITTER deelt mee dat, vanwege het feit dat ook Drenthe geld steekt in de aanleg van de A31, een ploeg van een Duits televisiestation aan het begin van de vergadering wat beelden opneemt.

Er zijn berichten van verhindering tot het bijwonen van de vergadering ontvangen van de heren Bossina, Idema, Jonker, Smidt, Wendt en Zweens.

Deze vergadering is bedoeld als voorbereiding op de commissievergadering van 11 oktober. Daartoe zullen vandaag enkele externen en gedeputeerde Swierstra hun visie geven op de gevolgen van de bezuinigingen, waarna de commissieleden vragen kunnen stellen. Uitgenodigd zijn het Consumentenplatform, het OV-bureau in oprichting, ROVER, ARRIVA, de Jongerenraad, het Elemacollege en gedeputeerde Swierstra. Het Consumentenplatform heeft besloten schriftelijk te reageren en ARRIVA, ROVER, OV-bureau in oprichting en de heer Swierstra zullen in de vergadering het woord voeren.

3. Vaststelling van de agenda

De VOORZITTER stelt voor achtereenvolgens het woord te geven aan de heren Kruis van ARRIVA, Wippoo van ROVER, de Jongerenraad, mevrouw Gerritsen en de heer Stoker van het OV-bureau in oprichting en de heer Swierstra.

Spreker stelt voor de externen ook de gelegenheid te geven hun mening te uiten over het voorstel van het CDA (agendapunt 5).

Daartoe wordt besloten.

4. Ombuigingen in het openbaar vervoer

- Consequenties
- Mogelijke alternatieven

De heer KRUIS (commercieel manager van ARRIVA) dankt voor de gelegenheid om het standpunt van zijn bedrijf uiteen te zetten.

ARRIVA heeft een goed overleg gehad met het OV-bureau over de consequenties in Groningen, de stad Groningen en Drenthe, van de bezuinigingen op het openbaar vervoer. Er is een taakgroep opgericht, die heeft besproken welke lijnen het beste zouden kunnen worden geschrapt. Daarbij is vooral gelet op de gevolgen voor de reizigers, dus op alternatieve vervoersvormen.

In eerste instantie is uitgegaan van een bezuiniging van € 10 miljoen, maar dat bedrag is uiteindelijk teruggebracht tot € 7,5 miljoen per jaar. Er is goed gekeken naar welke maatregelen voor de reiziger, voor de provincie en voor de vervoerder nog aanvaardbaar zijn. Op een pakket van 860.000 dienstregelingsuren zal een percentage van 10% tot 15% geschrapt moeten worden, wat neerkomt op 60.000 tot 100.000 dienstregelingsuren. Op basis van dit gegeven is gezocht naar een optimaal product voor zowel de reiziger, de provincie als ARRIVA. Er wordt dan wel gedurende minder uren gereden, maar verder betekent het in kwalitatieve zin niets voor het Programma van Eisen, want de gemiddelde leeftijd van de bussen blijft laag. De maximumleeftijd voor de Qliner blijft 10 jaar en voor de gewone streekbussen 12 jaar. Alle nieuwe bussen die nu in de provincie rijden, gaan wel minder uren rijden, maar worden niet door oudere bussen vervangen.

Ook voor de reizigersinformatiesystemen, rapportages, punctualiteitseisen en de aspecten van sociale veiligheid en toegankelijkheid blijft het Programma van Eisen gelden.

Vanwege de ontschotting tussen de brede doeluitkering(BDU)-gelden, kunnen de staten straks kiezen of zij het budget willen inzetten voor de exploitatie van het OV of voor infrastructurele maatregelen. Het lijkt spreker goed dat provincie en OV-bedrijven hierbij samen optrekken, omdat dit kan leiden tot een win-winsituatie.

Er schijnen nog taakstellingen te komen op het punt van het ziekteverzuim en de BDU-correctie. De prijscompensatie voor dit jaar is 2,15% en het Rijk schijnt voornemens te zijn hiervan 1,15% in eigen zak te steken.

Er zijn natuurlijk wel alternatieve oplossingen, maar ARRIVA heeft zich in eerste instantie gericht op de beschikbare middelen. Met meer middelen kan het aantal dienstregelingsuren weer wat vergroot worden. ARRIVA heeft in zijn offerteprijzen aangegeven voor het meer/minderwerk tarief en

het bedrijf zal zich optimaal inzetten om de gewenste producten te leveren.

De heer LANGENKAMP vraagt wat het feit dat het Rijk de helft van de prijscompensatie in eigen zak wil steken, voor Drenthe betekent.

Hij begrijpt dat wanneer de provincie eigen middelen beschikbaar stelt, ARRIVA die middelen voor producten die de staten wensen zal inzetten.

Waar kan naar de mening van ARRIVA dit extra geld het beste besteed worden?

De heer HAIKENS vraagt of het feit dat ARRIVA aan alle overige aspecten uit het Programma van Eisen blijft voldoen, betekent dat samen met het OV-bureau wordt bekeken welke ritten minder frequent worden uitgevoerd of zelfs uitvallen.

De heer SLAGTER gaat ervan uit dat het Programma van Eisen gehaald moet worden. Legt de bezuiniging geen druk op de bereikbaarheid? Door de bezuiniging wordt de publieke functie toch niet verbeterd? Wat merkt de reiziger van alle bezuinigingen?

De heer WIERINGA krijgt graag uitgelegd hoe ondanks de bezuiniging van € 8 miljoen toch aan de in het Programma van Eisen vastgelegde standaard kan worden voldaan.

De heer KRUIS zegt dat er landelijk € 90 miljoen bezuinigd moet worden op het ziekteverzuim. De provincies Groningen en Drenthe krijgen dus ook een bepaald bedrag minder om het ziekteverzuim te compenseren. Dat staat allemaal los van Balkenende II.

De prijsindexatie staat los van het ziekteverzuim. Het percentage voor 2004 is 2,15 en vanuit de BDU wordt hiervan waarschijnlijk 1% vergoed, hetgeen neerkomt op een korting van 1,15%. ARRIVA vraagt per dienstregelingsuur een bepaalde prijs. Als de bereikbaarheid van het platteland enorm belangrijk wordt gevonden, zal de provincie voor het vervoer van misschien 3, 4 of 5 reizigers meer moeten bijdragen dan voor een extra rit van de stadsdienst van Emmen of Assen. Het gaat in dezen om de politieke doelstelling. ARRIVA kan op beide vraagmodellen anticiperen. Welke lijn gereden zal worden, is een kwestie van overleg tussen OV-bureau en ARRIVA en mogelijk indirect de staten.

Het aantal ritten is samen met het OV-bureau vastgesteld. De analyse van de heer Haikens was juist.

Bij kwaliteit gaat het ook om frequentie. Op sommige lijnen gaat de frequentie, en daarmee de kwaliteit, omlaag. Spreker doelde bij kwaliteit meer op de bussen, de informatievoorziening en de haltes. Het aantal bussen zal ook dalen, want voor 865.000 dienstregelingsuren zijn 323 bussen nodig en voor minder uren dus ook minder bussen. Maar de kwaliteit van die bussen blijft gelijk. De bussen die als er minder uren worden gereden over zijn, kunnen elders in Nederland worden ingezet.

De heer WIERINGA wijst erop dat ook beloofd is dat een reiziger X-maal per dag weg kan van zijn plek. Dat aantal zal in het huidige bestek niet worden gehaald.

De heer KRUIS merkt op dat in het bestek is uitgegaan van 865.000 dienstregelingsuren. Een lager aantal uren is niet conform het bestek. ARRIVA heeft ook een offerte gedaan voor als het aantal uren vermindert. Er zal een behoorlijk aantal uren minder gereden worden.

De heer WIERINGA vraagt om hoeveel uur het dan gaat.

De heer KRUIS schat in dat het om 60.000 tot 100.000 minder dienstregelingsuren gaat. Dit aantal is conform het bedrag dat gekort wordt.

De heer IDEMA vraagt of het verminderde aantal uren ook verlies aan werkgelegenheid bij ARRIVA betekent.

De heer KRUIS zegt dat voor minder rij-uren minder chauffeurs nodig zijn. De staten van Zuid-Holland hebben ervoor gekozen niet op het OV te bezuinigen en daar zal niet minder gereden worden. In het GGD-gebied zullen banen verdwijnen, maar het zal niet gemakkelijk zijn overtollige chauffeurs over te plaatsen.

De heer LANGENKAMP vraagt hoeveel minder uren er in Drenthe zullen worden gereden. Zal dat eenderde van het totale aantal zijn?

De heer KRUIS vindt het een taak van het OV-bureau de kwantiteit aan te geven. De cijfers zijn wel beschikbaar.

De heer POPKEN gaat ervan uit dat de frequentie van de drukst bezochte lijnen in tact blijft. Voor een ondernemer zijn de avonduren op het platteland het meest onrendabel. Zal de dienstregeling op met name die lijnen ingekrompen worden?

De heer KRUIS zegt dat het voor een OV-bedrijf niet uitmaakt waar gereden moet worden, omdat de verantwoordelijkheid voor de opbrengst bij de overheid ligt. Er zijn drie inkomstenbronnen: de kaartverkoop, de inkomsten uit de studentenkaart en de subsidie. Daarom zal waarschijnlijk eerder gesneden worden in een route, waarop doorgaans maar drie kaartjes worden verkocht dan in een drukker bezette route. Het OV-bureau moet ook met zijn geld uitkomen. Maar in het bestek en in de offerte is alleen sprake van het uurtarief voor een bus - er zijn bussen voor 8 personen, 12 m-bussen en 18 m-bussen - en wordt geen rekening gehouden met de opbrengsten uit kaartverkoop. Natuurlijk speelt dit wel mee bij de vaststelling van de lijnen. Het is echter een politieke afweging om alleen sterke bundels in stand te houden of om ook de zwakke ritten, met drie of vier passagiers, te laten voortbestaan.

De heer WIPPOO (sprekend namens ROVER) zegt dat ROVER in Drenthe een constant aantal leden heeft, personen die voor het overgrote deel met de trein reizen. Zelf probeert hij steeds meer mensen voor het openbaar vervoer te interesseren, want het aantal klanten is de basis. Daarom let hij vooral op kansrijke verbindingen en is hij meer kritisch over lijnen die weinig tot geen reizigers trekken.

De lijst met bezuinigingen is met het Consumentenplatform besproken. Het OV-bureau heeft gekozen voor behoud van verbindingen die een laatste vervoersmogelijkheid zijn en ritten laten vervallen op plaatsen waar nog wel wat ritten overblijven: in plaats van tweemaal per uur zal men nu eenmaal per uur weg kunnen.

ROVER constateert dat het grootste deel van de bezuinigingspijn in Groningen terechtkomt, waarschijnlijk ook omdat Groningen gewoon meer openbaar vervoer heeft.

Drenthe is eigenlijk een overgangsgebied, want in Zuidoost-Drenthe gaat een nieuwe vervoerder

beginnen en aan daarmee gemaakte afspraken wordt niet getornd. In Zuidwest-Drenthe wordt een aanbesteding voorbereid. BBA heeft daar ritten van MTI overgenomen en daar is vanaf 1 april al op gekort. Daarbij is gekeken naar de dunste ritten en is vooral gelet op hoe het personeel zo optimaal mogelijk kan worden ingezet. Daar zijn nu wat willekeurig gekozen ritten overgebleven en als gevolg daarvan maakt ook bijna niemand gebruik van de rest van de ritten. Dat is zorgwekkend, want nu probeert de consument een andere vorm van vervoer te kiezen of blijft hij gewoon thuis. Drenthe moet een beleid ontwikkelen, waarbij eenieder die hart heeft voor het openbaar vervoer, meer verantwoordelijkheid krijgt. Er moeten meer initiatieven komen. Bij de buurtbussen heeft een gemeenschap haar eigen verantwoordelijkheid genomen. De buurtbus van Hijken loopt al heel lang, heeft een eigen plaats verworven en heeft daarmee ook al een prijs gewonnen. De buurtbus wordt gereden door vrijwilligers en dus zal er sprake moeten zijn van een behoorlijke ondersteuning. Op zondag rijdt er in heel Nederland geen enkele buurtbus. In Zuidwest-Drenthe is bij het Reestdal de buurtbus plotseling verdwenen en dat was het gevolg van zowel te weinig vrijwilligers als te weinig reizigers.

De provincie moet proberen de mensen solidair met elkaar te maken. Ooit is overwogen een lidmaatschap van een maatschappij in te voeren, waarmee men bereikbaarheid kon kopen. De mensen die nu zeggen dat zij nooit met de bus weg kunnen, zitten er eigenlijk ook nooit in. Juist zij moeten erbij betrokken worden, want zij vinden wel dat de bus moet blijven.

Het OV-bureau zou moeten nagaan wat de bevolking van Drenthe wil. Als blijkt dat bepaalde initiatieven vooral in de aanloopfase meer geld kosten dan nu van het Rijk komt, zou het OV-bureau voor een doorbraak kunnen zorgen.

De nu voorgelegde gevolgen van de bezuiniging vindt ROVER nog niet zo slecht, vooral niet omdat er geen alternatieven zijn. Het is voor ROVER geen optie de laatste ritten op het platteland te laten vervallen. Met name bij het vervoer in de avonduren is het verstandig uit te zoeken op welke tijden mensen willen vertrekken. Daardoor is het mogelijk een uurdienst te vervangen door een heel gerichte doelgroepdienst.

De heer LANGENKAMP hoort graag wat meer over het verschil tussen het verbindende net in

GGD-gebied en het ontsluitende net in Zuidwest en Zuidoost waar voor de vrij dunne lijnen heel willekeurig een Programma van Eisen is geformuleerd. Is ROVER niet bang dat als gevolg van de bezuinigingen uiteindelijk ook bij het verbindende net de laatste bus op de avond verdwijnt?

De heer WIPPOO wijst erop dat het ontsluitende net in Zuidwest-Drenthe vooral op de trein georiënteerd is. Gelukkig is er met de trein tot laat in de avond nog een verbinding tussen Meppel en Groningen. ROVER pleit ervoor om wanneer er laat op de avond geen stoptrein meer rijdt tussen Zwolle en Groningen, de intercity op alle Drentse stations te laten stoppen. NS zou hiermee moeten afwijken van het principe dat een intercity een intercity moet blijven. Als NS toegeeft, kan daar een behoorlijke winst worden geboekt. In het GGD-gebied zijn er ook niet veel verbindende lijnen die tot laat in de avond doorrijden. De Qliner-lijn 300, en lijn 10 tussen Assen en Veendam rijden nog lang door, maar voor het overige gaat om 10.00 uur de laatste bus.

De VOORZITTER constateert dat geen vertegenwoordigers van de Jongerenraad aanwezig zijn.

Mevrouw GERRITSEN (directeur a.i. van het OV-bureau in oprichting) zegt vanaf januari 2004 werkzaam te zijn als kwartiermaker voor het in oprichting zijnde OV-bureau.

Zij werkt in opdracht van de drie colleges van Groningen, stad Groningen en Drenthe. Zij vertegenwoordigt de ambtelijke organisatie die bezig is het OV-bureau vorm te geven en heeft daarmee een andere rol dan de andere externe vertegenwoordigers.

Erwin Stoker heeft de invulling van de bezuiniging gemaakt en hij zal dan ook de technische vragen beantwoorden.

In de projectorganisatie zijn mensen van het openbaar vervoer van de drie overheden vertegenwoordigd en spreekster geeft leiding aan die organisatie en daarmee aan de voorbereiding van het OV-bureau. In hun vergadering van juni hebben de staten ingestemd met het uitwerken van een gemeenschappelijke regeling. Die regeling wordt nu uitgewerkt. Er wordt een personeelsparagraaf geschreven en tegelijkertijd houdt de projectorganisatie zich namens de drie overheden bezig met het beheer van de nieuwe concessie.

De organisatie heeft veel tijd gestoken in het uitwerken van de bezuinigingen. De uitgangspunten die zijn gehanteerd bij het invullen van de bezuinigingen zijn de staten bekend. De consequenties zijn in de bijlage vermeld. Het OV-bureau ziet op dit moment eigenlijk geen alternatieven.

De VOORZITTER zegt dat rekening is gehouden met de speciale positie van het OV-bureau. Maar om de commissie van zoveel mogelijk informatie te voorzien, is het bureau toch voor deze vergadering uitgenodigd.

De heer FABER vraagt om hoeveel geld het voor Drenthe gaat bij de bezuiniging.

De heer HAIKENS heeft begrepen dat ARRIVA in overleg met het OV-bureau heeft besloten de bezuinigingen op te vangen door vermindering van het aantal uren.

Waarop is dit besluit gebaseerd? Welke uitgangspunten zijn hierbij gehanteerd en waarom is juist voor die uitgangspunten gekozen?

De heer LANGENKAMP wijst erop dat er afhankelijk van de hoeveelheid middelen wel degelijk alternatieven zijn. In de discussie over het opzetten van het OV-bureau is afgesproken dat dit bureau de mogelijkheden om met eigen middelen zelf ook wat te doen, zou bekijken. Bezuinigingen zouden niet alleen moeten worden opgevangen door bij handhaving van de kwaliteit de kwantiteit te verminderen.

De heer Kruis bedoelde met zijn opmerking dat ook het OV-bureau met zijn gelden moet uitkomen waarschijnlijk dat het wel wat anders is op dikke dan op dunne lijnen te bezuinigen. Het bezuinigen op dunne lijnen treft minder mensen en levert meer geld op. Deelt het OV-bureau die mening? Als het om een politieke afweging gaat, hoe worden de staten of GS dan geïnformeerd?

De heer SLAGTER vraagt op basis van welke selectiecriteria ruimte is gezocht en gevonden in het Programma van Eisen. Waarom zijn er geen andere alternatieven?

Wat is de basismobiliteit die gehandhaafd moet blijven?

Op basis van welke bevinden worden de herstructureringen doorgevoerd en welke verbeterde resultaten worden daarmee beoogd?

Waren die wensen niet bekend ten tijde van het opstellen van het Programma van Eisen?

Is bij de selectie ook gekeken naar de soort reis: woon-werkverkeer of sociaal verkeer?

Hebben de bezuinigingen en de nu gekozen in-steek ook gevolgen voor het ambitieniveau van het Kolibri-netwerk?

Is de afstemming tussen basisnet en aanvullend vervoer nog voldoende geregeld?

Mevrouw GERRITSEN zegt dat het GGD-gebied als een samenhangend vervoersgebied wordt gezien. Drenthe krijgt op dit moment ongeveer 25% van de middelen.

De heer HAIKENS vraagt of de bezuinigingen daarmee in evenwicht zijn.

Mevrouw GERRITSEN zegt dat het zo niet werkt. Er is gekozen voor een concessie voor een samenhangend vervoersgebied. Iedere deelnemer krijgt wel zijn eigen middelen, maar bij de bezuinigingen is vooral gelet op de vervoerskundige aspecten. In Drenthe wordt daardoor minder bezuinigd dan in Groningen.

De heer HAIKENS vraagt op grond waarvan die keuze is gemaakt.

De heer BAAS wijst erop dat het dan alleen om het GGD-concessiegebied van Drenthe gaat. De bedragen die in Zuidoost en Zuidwest bezuinigd worden, moeten daar nog bij opgeteld worden.

De heer LANGENKAMP vraagt of de winst van € 1 miljoen bij een kleine concessie van het totaal of van alleen het Drentse deel moet worden afgetrokken.

Mevrouw GERRITSEN zegt dat in Zuidoost niet bezuinigd hoeft te worden en dat een deel van die "winst" is afgeroomd en op een ander deel wordt ingezet. De bezuiniging gaat namelijk over het volledige budget. Het Rijk denkt niet in termen van concessies, maar geeft een overheid een bepaalde hoeveelheid geld. Het zou daarom ook niet kloppen de bezuiniging volledig ten laste te brengen van het GGD-gebied.

In de brief van de colleges van half september staan de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij het doorvoeren van de bezuinigingen. Eigenlijk was nooit goed omschreven wat onder basis-

mobiliteit moet worden verstaan. Het blijkt dat voor het bestuur bepaalde dingen daarin heel belangrijk zijn, maar aan de ene kant moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van verdienen - voor de provincie als opbrengstverantwoordelijke heel belangrijk - en aan de andere kant met de basisvoorziening van vervoer op het platteland, dus de sociale functie. Om de bezuiniging op te vangen wordt nu geprobeerd om waar dat mogelijk is meer geld te genereren - daar gaat dan ook een deel van de herstructureringsmiddelen heen - om daarmee een deel van de sociale functie te subsidiëren. Natuurlijk had ook gekozen kunnen worden voor het wegstrepen van al het onrendabele vervoer: als er niet voldoende reizigers in de bus zitten dan niet meer rijden.

De heer HAIKENS vraagt op grond van welke motieven daar niet voor gekozen is. Er is toch een evenwicht is tussen de sociale component en de dikke lijnen.

Mevrouw GERRITSEN zegt dat dit een bestuurlijke afweging is geweest. De heer Swierstra zal daarover meer kunnen zeggen.

Er zijn wel alternatieven bekeken, maar het onderzoeken van alle mogelijkheden heeft tot het voorliggende pakket geleid. Andere alternatieven gaan geld kosten.

De heer STOKER zegt dat een alternatief was van alle ritten een bepaald deel af te halen, maar dan zouden lijnen waarvan maar zeer weinig gebruik wordt gemaakt in de lucht worden gehouden ten laste van lijnen waarvan vooral in de spits heel veel gebruik wordt gemaakt. Er is voor gekozen om de ritten die per reiziger het meeste geld kosten, de lijnen die nog wel redelijk bezet zijn, ongemoeid te laten, maar de lijnen waar echt niemand in zit - dat blijkt uit de telcijfers - te schrappen.

De heer WIERINGA vraagt of deze afweging niet meegenomen had moeten worden in de aanbestedingseisen.

Mevrouw GERRITSEN zegt dat bij de oorspronkelijke aanbesteding van de toen geldende dienstregeling is uitgegaan. Maar het Rijk heeft nu zonder overleg bepaald dat Drenthe een bepaald bedrag minder krijgt en daarom wordt nu anders tegen bepaalde lijnen aangekeken.

De heer WIERINGA vindt het niet juist dat omdat er toen wat meer middelen waren, niet naar deze lijnen is gekeken. Ook in die situatie had scherp op de centen moeten worden gelet.

Mevrouw GERRITSEN zegt niet te kunnen inschatten hoe raad en staten hadden gereageerd als bij de vorige dienstregeling alleen vanwege de efficiency ritten waren geschrapt. Bij de aanbesteding is van een bepaald budget uitgegaan en dat budget blijkt nu plotseling veel kleiner te zijn.

De heer SLAGTER vraagt of het Programma van Eisen dat er al was is overgenomen en dat pas nu, omdat er moet worden bezuinigd, wordt nagegaan hoe effectiever kan worden gewerkt.

Mevrouw GERRITSEN zegt dat het OV-bureau het budget naar beste kunnen in een Programma van Eisen heeft verwerkt. Omdat daarna de bezuiniging kwam, is nog heftiger gezocht naar waar bezuinigd kan worden. Wat de een efficiëntie noemt, noemt de ander achteruitgang.

Het OV-bureau moet werken met het budget van het Rijk plus de opbrengst uit de kaartverkoop en de studentenkaarten. Het OV-bureau heeft de opdracht daarmee uit te komen en moet daarom de balans vinden tussen de kosten en de opbrengsten. De staten en de raad kunnen ervoor kiezen om geld aan het budget toe te voegen en de colleges kunnen wel allerlei wensen hebben, maar als het OV-bureau het geld niet heeft, gebeurt er niets.

Bij het verwerken van de bezuinigingen is wel rekening gehouden met bepaalde doelgroepen. Zo zijn er aparte scholierenlijnen gekomen.

De heer SLAGTER vraagt of er ook gevolgen zijn voor Kolibri.

Mevrouw GERRITSEN zegt dat de provincies nog pas aan het begin staan van de uitvoering van het hoogwaardige vervoersconcept Kolibri. Bij Kolibri gaat het om andere bedragen dan om de bedragen voor de exploitatie van het normale OV. Het is nog te vroeg om de exacte effecten van dit OV-verhaal op Kolibri aan te geven. Wel is duidelijk dat wat er ook wordt verspijkerd in het OV, er altijd sprake zal zijn van invloed op de exploitatie. De maatregelen in het kader van Kolibri zullen dus van invloed zijn op de exploitatie van het OV en daar moeten de bestuurders heel goed op letten.

Maar de huidige bezuiniging beperkt zich tot de huidige exploitiemiddelen voor het OV en er zijn in het kader van Kolibri nog geen maatregelen genomen die daar een acuut effect op hebben.

De heer STOKER zegt dat bij de herstructurering niet van het complete huidige net is uitgegaan. In sommige bundels zijn twee bestaande buslijnen geïntegreerd tot een nieuwe, die de functies van de twee oude lijnen zo goed mogelijk overneemt. De exacte invulling staat in bijlage 1. Bij de herstructurering hoort wel een communicatieverhaal.

De heer C.D. DE JONG constateert dat het moeilijk is om binnen de opgelegde bezuiniging de gulden snede te vinden tussen de sociale component en verdiencomponent. Vindt het OV-bureau zijn opdracht wel scherp genoeg geformuleerd?

De heer LANGENKAMP vraagt of de herstructurering vooral bestaat uit het vervangen van buslijnen door een spoorverbinding.

Spreker meent dat een van de opdrachten van het OV-bureau was te onderzoeken wat er met het geld kon gebeuren. Als de staten dan meer willen, moet het OV-bureau becijferen wat dat extra kost.

De heer PETERS zegt dat die destijds door de heer Langenkamp geformuleerde opdracht niet breed werd onderschreven.

Mevrouw GERRITSEN zegt dat het OV-bureau en het bestuur de opdracht ook niet zo hebben begrepen.

Een van de mogelijkheden om te bezuinigen was het schrappen van dubbeling in verbindingen van trein en bus. De treinverbinding valt buiten het exploitatiebudget en in sommige gevallen, bijvoorbeeld tussen Groningen en Assen, is de trein echt een alternatief voor de bus. In die gevallen zijn puur om de pecunia ritten geschrapt. Het is voor het OV-bureau een ingewikkeld dossier. De financieringssystematiek is heel complex en de marktwerking is niet perfect. Maar de opdracht is helder genoeg en het is vooral erg leuk om met zo'n heel nieuw fenomeen aan de gang te kunnen.

De heer LANGENKAMP zegt dat in het statenstuk dat op 7 juli is behandeld over de positie van het OV-bureau staat dat wanneer mocht blijken dat de inkomsten uit kaartverkoop en de rijkssubsidie

dusdanig onder druk komen te staan dat de kwaliteit van het vervoersaanbod niet meer gehandhaafd kan blijven, het mogelijk is dat de raad en de staten worden verzocht om een bijdrage uit de eigen middelen. De heer Swierstra heeft daar niet zoveel zin in, maar het hoort wel bij de opdracht van het OV-bureau om naar dergelijke middelen te zoeken.

Mevrouw GERRITSEN wijst erop dat het bestuur die keuze moeten maken. De colleges kunnen de raad en de staten om extra middelen vragen. Het OV-bureau kan dat niet doen. Zolang het OV-bureau de indruk heeft de dienstverlening niet verschrikkelijk af te breken, maar het bestuur meent dat het zo echt niet kan en dat er dan maar extra geld aangevraagd moet worden, is het OV-bureau klaar.

De heer FABER erkent het gelijk van mevrouw Gerritsen, maar meent dat het OV-bureau het bestuur wel kan adviseren bepaalde dingen wel of niet te doen.

Mevrouw GERRITSEN zegt dat dit ook gebeurt.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat in de staten wel eens vaker is gesproken over het beschikbaar stellen van eigen provinciaal geld voor het openbaar vervoer. De staten en de raad bepalen het budget, maar de colleges, ook dat van Groningen waar de effecten veel groter zijn dan in Drenthe, stellen niet voor hier eigen geld in te steken. Op het moment dat de staten bepalen eigen geld in de exploitatie van het OV te stoppen, zetten zij de spiraal die het Rijk met de beleidsomslag juist wilde verlaten, weer opnieuw in werking. Het Rijk wil af van een aanbodgericht beleid, omdat dit leidt tot hogere kosten en lagere reizigersaantallen. Er is nadrukkelijk voor gekozen zoveel mogelijk vraaggericht te werken, toegespitst op waar de reiziger in de bus wil stappen en of hij daar iets voor over heeft. Daarnaast moet er natuurlijk wel een basisvoorziening zijn.

Wil het doorbreken van dit systeem enig effect hebben, dan zijn er structureel zeer grote bedragen mee gemoeid en het effect is dan waarschijnlijk dat de sociale functie nog wat luxer wordt, terwijl eigenlijk niemand in de bus stapt.

De besturen hebben ervoor gekozen van het bestaande budget uit te gaan, maar omdat de brede doeluitkeringen ontschot zijn, is het wat lastig te

bepalen hoe hoog dat budget exact zal zijn. Extra investeringen ten behoeve van het OV worden gedaan in infrastructurele aanpassingen die de kwaliteit en de snelheid bevorderen. Maar de investeringen daarvoor zitten gewoon in de begroting.

De afgelopen jaren moest regelmatig op het OV bezuinigd worden, waardoor in het bestaande voorzieningenniveau moest worden gesneden. Daarmee is het minimumniveau hier en daar al bereikt. Bij de nu voorliggende bezuinigingen is ervan uitgegaan dat de corridors die nu overblijven, de gewenste verbindingen zijn. Die corridors blijven in stand, maar 's avonds zullen de bussen daar wel in een lagere frequentie rijden, of zal een bepaalde rit met een kleinere bus of via het taxi-systeem gereden worden. Het is te gek om ritten die helemaal niet gebruikt worden te blijven subsidiëren ten koste van ritten waarvan wel gebruik wordt gemaakt. Wat op de beter bezette lijnen wordt verdiend, komt in het totale budget en suppleert daarmee het deficit op de zwakke lijnen. De opdracht van het bestuur aan het OV-bureau was om op die basis naar efficiëncymaatregelen te zoeken. Het OV-bureau stelt voor parallelle lijnen te schrappen en wel voor bepaalde doelgroepen een extra bus in te zetten. Daarnaast wordt gezocht naar ruimte voor nieuwe initiatieven die aansluiten bij de wensen uit het gebied. Daarbij kan gedacht worden aan de servicebus in Assen en het vrije net in Zuidoost-Drenthe. Het buurtbus-project in Hijken bestaat nu 25 jaar en die buurtbus kan een invulling zijn van het vrije net. Zo kan een bedrijventerrein of een cluster van ziekenhuizen er best iets voor over hebben dat er een busje rijdt, maar zijn ook de reizigers misschien wel bereid iets extra's voor hun kaartje te betalen. Het bestuur probeert te stimuleren dat op die manier de onderkant van de vervoersmarkt wordt bediend.

Tariefacties zijn niet alleen mogelijk, ze zijn ook heel wenselijk, maar dan wel op basis van de vraag, dus de verdienmogelijkheden van een bedrijf. Tariefacties moeten ook wel uit kunnen, maar natuurlijk kunnen zij ook gebruikt worden om een experiment een start te geven. Onderzocht wordt of de 1- en 2-zoneritten gereden kunnen worden voor één euro. Zuid-Holland heeft veel geld gestoken in een gratis buslijn en het enige resultaat is dat er slechts 30% meer reizigers zijn.

Die reizigers gingen voorheen met de fiets of carpoolden, want het heeft maar tot een beperkte

afname van het aantal auto's geleid. De jubelende verhalen moeten daarom buitengewoon kritisch worden aangehoord. De prijsdifferentiatie moet worden gebruikt om met het vervoer dichterbij de klant te komen.

De heer FABER zegt dat op het congres van afgelopen maandag in Zuid-Holland is meegedeeld dat het aantal passagiers is gestegen van 300 naar 800 per dag; dat is meer dan 30%.

De heer SWIERSTRA zegt dit percentage onlangs uit eigen bronnen te hebben vernomen. Maar al is het meer, het is geen rendabele activiteit en het is de vraag of wel de juiste groep reizigers wordt bereikt. Op het moment dat in Hasselt de bus gratis werd, stroomde de bus vol met jeugd, die anders liep of fietste. Het aantal reizigers werd wel groter, maar het verlies steeg nog veel meer, want de serieuze klant werd hiermee misschien wel de bus uitgejaagd. Alleen met een goede bedrijfsmatige aanpak kan de negatieve spiraal worden verlaten.

De heer SLAGTER vraagt of de vraag op de dunne lijnen wel duidelijk is. Zijn daar onderzoeken naar gedaan, of is van een bepaalde verwachting uitgegaan?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat in het verleden van verwachtingen is uitgegaan, omdat mensen met handtekeningenlijsten kwamen waarop stond dat er een busverbinding moest komen. Maar vervolgens stapten de buurtbewoners niet in de bus.

Er is nu gekeken hoeveel personen in de bus zaten. Als de chipkaart eenmaal is ingevoerd, zal het nog gemakkelijker zijn om de reizigersstromen in kaart te brengen. Daarnaast is er het vraagafhankelijk vervoer en daaruit blijkt wel waar de vraag zit en of die toe- of afneemt. Door de vervoerder in het vrije net te pressen de markt op te zoeken, wordt duidelijk waar de vraag zit.

De VOORZITTER dankt de externe aanwezigen voor hun informatie.

5. Voorstel CDA-fractie: Proef Openbaar Vervoer

De heer PETERS zegt dat ook zijn fractie heeft geworsteld met de vraag hoe meer mensen ertoe

gebracht kunnen worden van het OV gebruik te maken. In de algemene beschouwingen heeft het CDA laten weten te zullen proberen met een voorstel te komen. Het CDA heeft ervoor gekozen een richting van denken aan te geven en hoopt hiervoor de steun van de staten te krijgen.

Het CDA vraagt zich af of niet een deel van het positieve aanbestedingsresultaat gebruikt kan worden om een proef te starten om mensen die nu nog steeds gebruikmaken van de auto de bus in te krijgen.

Die proef kan plaatsvinden op bepaalde trajecten, op bepaalde dagen en op bepaalde tijdstippen. Voor de proef wordt begonnen, moet misschien een onderzoek worden gehouden wat een goede doelgroep is en wat de beste tijd is om de proef te houden, wellicht in combinatie met de buurtbus. Bij dit onderzoek kan gebruik worden gemaakt van de kennis van de vervoerder en het eigen OV-bureau.

Het CDA stelt voor om mensen tegen het tarief van één euro per rit, hoe lang die rit ook is - maar als die rit normaal gesproken goedkoper is, moet het tarief natuurlijk lager zijn - te laten reizen.

De heer KRUIS zegt dat puur academisch gezien het verhaal van de heer Peters correct is. Maar stel dat in een bepaalde bus 5 passagiers zitten, die ieder € 3,- betalen, dus dat de inkomsten € 15,- zijn. Als het kaartje € 1,- gaat kosten, zullen voor het halen van dezelfde inkomsten 15 passagiers nodig zijn. Op het moment dat het er minder dan 15 zijn, wordt ingeteerd op de andere voorzieningen. Natuurlijk kan altijd een startsubsidie gegeven worden, maar uiteindelijk moet een lijn wel structureel in de benen gehouden kunnen worden. Daarom moet duidelijk zijn of er sprake is van een echte of van een gecreëerde vraag.

Geprobeerd moet dus worden 16 passagiers in de bus te krijgen. Op het moment dat dat lukt, kan voor die euro extra weer openbaar vervoer ingekocht worden.

De heer WIPPOO vindt tariefacties een goed middel om iets te proberen. Op dit moment koopt een passagier die niet van tevoren een strippenkaart koopt, "grijze" strippen, die relatief duur zijn. Dat is in 1980 zo besloten om mensen te stimuleren kaarten in de voorverkoop te kopen. Maar sinds 1980 zijn er nauwelijks meer incidentele reizigers in de bus.

Om juist die reiziger de bus in te krijgen, moet iets aan het tarief van de grijze strippen worden gedaan. Daarna is het zaak die mensen in de bus te houden. Voor de stadsdienst Emmen wordt overwogen voor met name de wijk de Rietlanden het kaartje van € 1,- in te voeren. Voor de wat langere lijnen moet wel gekeken worden of een echte winsituatie kan worden bereikt. In Zuidoost speelt nog iets anders: Pieper rijdt daar tot 1 december en Pieper was de enige onderneming die stiekem de blauwe kaart in de bus verkocht, waardoor het voor de Schoonebeekers loonde met de bus te gaan. Misschien kan daar iets worden gedaan, maar dan toch voor een andere prijs dan € 1,-.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat het dan een subsidie voor een cultuurhistorisch monument wordt.

De heer WIPPOO erkent dit. Eigenlijk zou de laatste bus van Pieper op een steen moeten worden gezet.

De heer SWIERSTRA zegt dat het met de tarieven in 2006 allemaal anders wordt met de invoering van de chipkaart.

Mevrouw GERRITSEN zegt dat het OV-bureau het bestuur wel over deze kwestie heeft geadviseerd. Het OV-bureau is nogal terughoudend in zijn enthousiasme over tariefacties, met name omdat het OV-bureau als opbrengstverantwoordelijke als de inkomsten tegenvallen zelf tekorten moet aanzuiveren.

De heer POPKEN vindt het idee van het CDA op zich wel sympathiek. Hij gaat ervan uit dat het om een pilot gaat. Denkt het CDA dat er toch wel provinciaal geld in die pilot gestoken moet worden?

De heer LANGENKAMP is blij met het initiatief van het CDA en wil het ook steunen, al vindt hij het op dit moment wel erg concreet.

De VOORZITTER wijst erop dat dit punt op de agenda is gezet om ook de mening van de externen daarover te horen. Het komt maandag a.s. ook nog aan de orde.

De heer LANGENKAMP vindt het bij dit initiatief knap onhandig dat de provincie opbrengstverantwoordelijke is. De sociale functie van het OV mag

best geld kosten, maar hoe wordt het allemaal gefinancierd?

De heer SWIERSTRA vraagt de commissie wat het bedrijfsleven zou doen als het opbrengstverantwoordelijke was.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat het dit experiment niet zou aangaan.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat de provincie er heel expliciet voor gekozen heeft opbrengstverantwoordelijke te zijn om de ontwikkelingsfunctie een extra duw te kunnen geven. De provincie wil de regie houden.

De heer LANGENKAMP vindt het verhaal van het CDA heel veel goede elementen bevat en hoopt dat onderzocht gaat worden hoe dit experiment vorm kan krijgen. Dat de sociale functie van het OV geld kost, moet daarbij ingecalculeerd worden. Het voorgestelde tarief zou bijvoorbeeld ook alleen in de daluren of voor bepaalde groepen kunnen gelden.

Mevrouw TIMMER zegt dat het voorstel heel aardig klinkt, maar dat onderscheid moet worden gemaakt tussen welk deel van het OV wenselijk en welk deel noodzakelijk is. Voor welke periode wil het CDA dit experiment aangaan?

De heer WIERINGA zegt zijn mening in de volgende commissievergadering te geven.

De heer PETERS meent dat allerlei bedragen kunnen worden genoemd om aan te tonen of het wel of niet kan, maar dat er om gaat dat het OV verbeterd wordt en dat mensen uit de auto komen. Het alleen maar constateren dat het OV met name op het platteland slecht is en dat de mensen niet uit de auto willen, is te gemakkelijk.

Een proef moet niet een te korte periode duren, want het duurt wel enige tijd voor men in de gaten heeft dat er ook andere vervoersmogelijkheden zijn. De proef moet daarom in ieder geval twee jaar duren.

Spreker had wel verwacht dat het OV-bureau voorzichtig wil zijn met tariefacties, maar de politiek moet de durf hebben te onderzoeken of bepaalde dingen kunnen.

In Sneek is deze zomer een proef gehouden om mensen in de bus te krijgen.

Het CDA heeft nog steeds de opvatting dat er geen provinciaal geld in het OV moet, maar om een proef te kunnen laten starten, is de fractie wel bereid een bedrag beschikbaar te stellen.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat de colleges juist het OV-bureau hebben opgericht om activiteiten als het CDA nu voorstelt, te ontwikkelen. Het aanbestedingsresultaat van Zuidoost wordt voor dergelijke dingen gebruikt. De roep om dan nog iets extra's te doen, betekent dubbeling, want er wordt dagelijks bekeken welke mogelijkheden er zijn. Het invoeren van het één euro-tarief in Zuidoost kost per jaar € 1,5 à € 2 miljoen. Initiatieven als destijds met de piekbus blijven ontwikkeld worden, maar dan wel voor een bepaalde periode en op bepaalde trajecten. Het OV-bureau werkt daar samen met de vervoerders keihard aan. Connexxion krijgt de opdracht om juist in het vrije net dergelijke zaken op te pakken, maar het geld moet wel uit het vervoer in dat gebied komen. Het is dan niet goed dat het OV-bureau zelf met initiatieven komt waardoor de speelruimte van die vervoerder wordt beperkt.

De heer FABER vraagt of uit onderzoek is gebleken dat het een euro-tarief in Zuidoost per jaar zoveel geld kost.

De heer SWIERSTRA zegt die bedragen niet uit zijn duim te zuigen. Het gaat er nu om dat binnen het door de staten aangegeven kader - dus geen extra geld uit de algemene middelen - wordt onderzocht waar, op welke tijdstippen en voor welke doelgroepen deze vorm van vervoer mogelijk en wenselijk is.

Spreker wijst erop dat in MTI in de experimentele fase veel extra middelen zijn gestopt en hieruit blijkt wel dat het CDA en het college het veel meer eens is dan nu lijkt.

De heer C.D. DE JONG vindt het voorstel van het CDA nog niet zo gek, nu hij heeft gehoord dat de laatste particuliere busvervoerder goedkope kaartjes verkoopt en toch het hoofd boven water weet te houden. Het is voor het OV-bureau ook goed ervaring op te doen met dergelijke experimenten, want daar kan bij het uitgeven van nieuwe concessies gebruik van worden gemaakt. Uit ervaring weet spreker dat met oude en rammelende bussen alle uithoeken van de wereld kunnen worden bereikt.

Voor Drenthe zijn er dus mogelijkheden zat.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat de randvoorwaarden dan natuurlijk wel verschillend zijn. Die hebben te maken met bevolkingsdichtheid, sociale structuur en vooral de beschikbaarheid van alternatieve vervoersvormen. De Nederlander kiest zeer royaal voor de eigen vrijheid en stapt in de auto. De CDA-minister schrijft in haar nieuwe Nota mobiliteit heel expliciet dat het OV-beleid er niet meer op gericht is de mensen uit de auto te krijgen, want dat lukt toch niet. Het OV moet in congestiegebieden een extra rol spelen en dan gaat het in het Noorden alleen om de stad Groningen en nog enkele andere plaatsen. De sociale kant van het OV wordt aan de provincies overgelaten. Zij krijgen daarvoor wat geld en daarmee moeten zij het dan doen. Maar een vergelijking met andere landen gaat mank.

De bestuurders van het GGD-gebied hebben een aantal malen heel expliciet gesproken over de leeftijdsgrens van de bussen. Op basis van heel veel ervaringen elders, het advies van de vervoerders en eigen waarneming is besloten dat de technische kwaliteit van het vervoer hoog moet zijn. In het Programma van Eisen is daaraan ook aandacht besteed. Dus geen oude rammelende rotbussen, want daar gaat een Nederlander niet zomaar in zitten. De milieukwaliteit van oude bussen was ook een reden om eisen te stellen aan de roetuitstoot. En verder is nog gelet op de kwaliteit van de verbindingen.

Mevrouw BERKMAN meent dat al deze mededelingen voor de behandeling van dit agendapunt niet ter zake doen.

De heer SWIERSTRA zegt alleen een zinvolle opmerking van de heer De Jong te beantwoorden.

De heer C.D. DE JONG kan veel van de opmerkingen van de gedeputeerde wel onderschrijven, maar meent dat het CDA ook een punt heeft met zijn vraag of niet geprobeerd kan worden of het echt niet goedkoper kan. Dat die mogelijkheid door het OV-bureau wordt bekeken, juicht hij toe.

De heer WIERINGA zegt dat ook rekening moet worden gehouden met het feit dat de schooljeugd in de luxe Qliner zit en dat de gewone man voor een rit met die bus extra moet betalen.

Het vervoer moet ook voor de gewone man betaalbaar blijven.

De VOORZITTER vraagt de commissie bij het onderwerp te blijven.

De heer KRUIS wijst erop dat wat de firma Pieper in Zuidoost-Drenthe doet bij de kaartverkoop wettelijk niet is toegestaan. Het is alleen wel geëengoogd.

In Sneek is in de zomer gedurende drie weken een actie geweest waarbij een buskaartje in het hele Noordned-gebied een euro kostte. Omdat het normale aantal passagiers in die periode daalt, behoeften geen extra bussen te worden ingezet, maar nam het aantal reizigers wel enorm toe. In de zomer werden hierdoor bij gelijkblijvende kosten extra inkomsten gegenereerd en bovendien was het een aantrekkelijk marketinginstrument. Bij voortzetting van die actie na de vakantie, zouden ook de scholieren voor een euro moeten kunnen reizen, wat neer zou komen op derving van inkomsten. Dergelijke afwegingen moeten continu gemaakt worden.

Mevrouw GERRITSEN onderstreept de opmerking van de heer Swierstra dat het OV-bureau de mogelijkheid van dergelijke acties onderzoekt. Op dit moment wordt onderzocht of het een eurotarief binnen de steden Groningen, Assen en Emmen kan worden ingevoerd. Er wordt wel degelijk onderzocht hoe en waar extra geld kan worden verdiend en een van de manieren is dan te proberen meer reizigers in de bus te krijgen.

6. Sluiting

De VOORZITTER dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit om 17.14 uur de vergadering.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 22 november 2004.

, voorzitter

, griffier

Toezeggingen: Geen.

