

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. Klappe (GL-PvdA) en S. Datema (CU)
(d.d. 27 september 2023)

Nummer
4001

Onderwerp
(Ver)sterk openbaar vervoer

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Het openbaar vervoer in Nederland én Zuid-Holland staat al geruime tijd onder druk. De reizigersaantallen zijn in bijna alle concessies nog niet terug op het niveau van voor de Coronacrisis. Bovendien zorgen de krappe arbeidsmarkt en de inflatie voor extra uitdagingen op het gebied van de betaalbaarheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. In eerste instantie [leek](#) al sprake te zijn van aanzienlijke prijsstijgingen in het openbaar vervoer.

Ondergetekende stelt aan het college van Gedeputeerde Staten de volgende vragen:

- 1. Bent u het met de fracties van GroenLinks-PvdA en ChristenUnie eens dat het openbaar vervoer voor veel burgers noodzakelijk is om te kunnen functioneren in de maatschappij, en daarmee een publieke voorziening vormt? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Ja. Openbaar vervoer (OV) is noodzakelijk om mensen in staat te stellen deel te nemen aan de maatschappij. Hiernaast is OV cruciaal om onze drukke provincie bereikbaar te houden op een ruimtelijk verantwoord en duurzame manier. Daarom geeft de provincie Zuid-Holland ook elk jaar € 100 miljoen subsidie aan OV-vervoerders. Daarmee wordt een uitgebreid en betaalbaar netwerk van OV in stand gehouden.

- 2. Bent u het met ons eens dat openbaar vervoer in belang toeneemt in een tijd waarin we klimaatneutrale mobiliteit nastreven, CO2 willen terugdringen en een beweging maken richting Zero Emissiezones in de provincie?*

Antwoord

Ja. OV kenmerkt zich door een laag energiegebruik per reiziger. Bovendien is het beleid van de provincie erop gericht dat al ons OV uiterlijk in 2030 Zero Emissie zal zijn.

3. *Bent u het met GroenLinks-PvdA en ChristenUnie eens dat de rendabiliteit van het openbaar vervoer geen bepalende overweging mag zijn in ons beleid?*

Antwoord

De provincie heeft een beperkt budget, ook voor OV zijn geen oneindige middelen beschikbaar. Dit betekent dat keuzes gemaakt moeten worden waaraan de provincie geld uitgeeft. We willen zoveel mogelijk reizigers op een aantrekkelijke manier bedienen voor het budget dat we ter beschikking hebben. Binnen onze OV-concessies staat dat uitgangspunt centraal. Dit houdt in dat niet iedere inwoner een bushalte voor de deur kan hebben, maar dat gekeken wordt waar OV sterk is, en waar het een toegevoegde waarde kan hebben. Tegelijkertijd is het belangrijk dat iedereen mee kan doen en zich kan verplaatsen, ook zonder auto. Niet op elke verbinding kan een klassieke lijnbus rijden. Daarom zijn er andere systemen die aanvullend op het OV kunnen worden ingezet en beter aansluiten bij de wensen van de reiziger. Niet het voertuig staat centraal, maar de bereikbaarheid.

4. *Met name kleinere kernen met relatief weinig reizigers kunnen lijden onder rendement-denken in het openbaar vervoer. Hoe rijmt u dit met het standpunt van GroenLinks-PvdA en ChristenUnie dat het openbaar vervoer een publieke voorziening dient te zijn?*

Antwoord

Ook kleine kernen moeten bereikbaar zijn. Dit hoeft echter niet altijd met een vaste lijnbus te zijn. Andere meer flexibele oplossingen kunnen voor veel reizigers een uitkomst zijn, als de reis van deur tot deur maar goed wordt geregeld. Voorbeelden hiervan zijn systemen als de Bestelbuzz in de Molenlanden, OV-op Maat in de HWGO, Vlinder in Alphen aan den Rijn, deelfietsen en deur-haltevervoer. Zie verder het antwoord op vraag 3.

5. *Bent u het met ons eens dat de gevolgen van hogere ticketprijzen het grootst zijn bij mensen met een laag inkomen, werknemers die OV-gebruik niet (volledig) vergoed krijgen van hun werkgever en inwoners zonder alternatieve mogelijkheden voor vervoer?*

Antwoord

Ja. Prijs kan voor reizigers met een klein inkomen belemmerend werken om met het OV te reizen en daarmee mee te doen aan de maatschappij. In het coalitieakkoord is daarom ook opgenomen dat er de komende jaren geëxperimenteerd gaat worden met goedkope tarieven voor die doelgroepen.

6. *Welke mogelijkheden ziet GS om (structureel) meer geld vrij te maken voor het openbaar vervoer? In hoeverre zijn er mogelijkheden binnen de huidige bereikbaarheidsportefeuille?*

Antwoord

Binnen de bestaande financiële kaders van de provincie zien we daarvoor geen structurele mogelijkheden.

7. *In hoeverre is er binnen de huidige budgetten van de provincie Zuid-Holland (nog) ruimte voor vernieuwing, ontwikkeling en versterking van (bus)lijnen?*

Antwoord

Binnen de bestaande financiële kaders worden vervoerders uitgedaagd en geprikkeld om een zo aantrekkelijk mogelijk product voor de reiziger te bieden. Dit wordt onder meer gedaan door de ontwikkelvrijheid en opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder neer te leggen. De vervoerder mag hierbij de opbrengsten uit kaartverkoop houden, en heeft er daarmee baat bij dat hij het lijnennet nog beter laat aansluiten bij de wensen van de reiziger om daarmee zoveel mogelijk reizigers te vervoeren.

Tegelijk stelt de provincie eisen ten aanzien van ontsluiting van steden en het landelijk gebied waar de vervoerder aan moet voldoen.

Vorige week is in de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin de regering wordt verzocht de voorziene prijsstijgingen in 2024 in het regionaal openbaar vervoer structureel te voorkomen en de beschikbaarheid hiervan structureel te verbeteren door 300 miljoen euro beschikbaar te stellen.

8. *Wanneer wordt duidelijkheid verwacht over de extra middelen specifiek voor Zuid-Holland?*

Antwoord

De door u genoemde motie moet eerst door de Tweede Kamer worden omgezet in een amendement. Hierna moet de begroting door de Tweede en Eerste Kamer worden aangenomen. Als het budget daadwerkelijk wordt toegekend is het nog onduidelijk wat de impact gaat worden op ons OV. Zo is onduidelijk hoeveel van het budget aan Zuid-Holland zal toekomen. Een deel van het budget is bedoeld om de verwachte tariefstijging te compenseren. Wat overblijft kan worden besteed aan verbeteren van het aanbod. Tegelijkertijd speelt nog een landelijke discussie tussen onze vervoerders en het ministerie van OCW over het contract met de OV-Studentenkaart. De bijdrage vanuit dit contract aan de vervoerders dreigt fors lager te worden. In de Tweede Kamer is inmiddels een motie aangenomen die de regering verzoekt om geen onomkeerbare stappen te zetten totdat de begroting van het ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschappen (OCW) is vastgesteld. De uitkomsten van deze kwestie zijn waarschijnlijk pas bekend met de behandeling van de begroting van OCW in het nieuwe jaar. In het complex van ontwikkelingen is het op dit moment dus nog niet te zeggen wanneer er duidelijkheid is te geven over de financiële situatie in het OV volgend jaar en de mogelijkheden voor het verbeteren van het aanbod aan OV. Wij houden u van deze ontwikkeling op de hoogte.

9. *Binnenkort staat het beleidskader voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard en op Goeree-Overflakkee op de agenda. In welke mate wordt in het beleidskader reeds rekening gehouden met de (verwachte) extra middelen?*

Antwoord

In het beleidskader wordt met deze motie nog geen rekening gehouden. Zoals blijkt uit het antwoord op vraag 8 zijn deze aanvullende middelen nog onzeker, mede ook in combinatie rond de onzekerheid van de inkomsten voor vervoerders van de OV-Studentenkaart.

Op dit moment is er met enige regelmaat sprake van [uitval van ritten](#) als gevolg van personeelskrapte en stakingen. Gedeputeerde Staten heeft eerder aangegeven dat vervoerders er alles aan doen om de dienstregeling te (blijven) rijden. Dit zet een grote druk op het bestaande personeel met een bovengemiddeld ziekteverzuim als gevolg. Daardoor is in alle concessies helaas een stijgende trend in ongeplande en verwijtbare rituitval te zien.

10. *Is GS het met ons eens dat een betrouwbare dienstregeling randvoorwaardelijk is voor het succes van het openbaar vervoer? Zo ja, op welke manieren ondersteunt de provincie Zuid-Holland op dit moment de vervoerders in het tegengaan van rituitvallen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Ja, reizigers hebben behoefte aan betrouwbaar OV. Dat is de basis voor aantrekkelijk OV. De provincie is niet verantwoordelijk voor het personeel en het personeelsbeleid: dat is de vervoerder. De provincie doet er wel alles aan wat in de mogelijkheden en verantwoordelijkheid ligt om vervoerders te helpen. Bijvoorbeeld om reclames op bussen toe te staan om personeel te werven en mogelijkheden te verruimen om buitenlands personeel te werven. Dit kan onder meer door toe te staan dat personeel in dienst is dat de Nederlandse taal (nog) niet machtig is.

