

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
VVD	1	Geldt de balans tussen stad & regio als sturingsprincipe? Zonee, hoe borgen we dat er voldoende balans bestaat en blijft bestaan tussen stedelijke investeringen en de bereikbaarheid van kleinere kernen?	De brede uitwerking van het OV-netwerkperspectief zorgt dat zowel de stad als de regio een betere OV-bereikbaarheid krijgen. Een belangrijk sturingsprincipe is om op die plekken en corridors te investeren waar we de meeste reizigersgroei verwachten. Die is vaak gekoppeld aan groei van woningen en arbeidsplaatsen. Tegelijkertijd zorgen we dat we koesteren wat we hebben, dus dat geen verschuiving plaatsvindt van aanbod van de regio naar stad. De basis blijft op orde en dit is ook expliciet onderdeel van de nieuwe concessies. In veel gevallen profiteren zowel dunbevolkte gebieden als de steden van uitbreidingen in bus en tram. Zo rijdt U-liner vanaf eind dit jaar door veel kleine kernen, waardoor het invloedsgebied van haltes wordt vergroot en kansen ontstaan voor bijvoorbeeld deelmobiliteit. Voor dunbevolkte gebieden ontwikkelen we de komende jaren ook aanvullende (OV)-oplossingen door, bijvoorbeeld proeven met publieke mobiliteit.
	2	Hoe wordt gewaarborgd dat de extra investeringen daadwerkelijk leiden tot verbeterde bereikbaarheid en hogere reizigersaantallen? Is er naast de aanname dat meer aanbod meer reizigers betekent ook een evaluatiemethodiek?	Qua aantal ritten is in de concessiebestekken een hoge standaard vastgelegd, waarbinnen de vervoerders een gebalanceerd aanbod hebben gedaan. Vervolgens geven we de vervoerders elk jaar de opdracht om de ingezette dienstregelingen kritisch te beoordelen, met oog voor een minimaal kwaliteitsniveau in de hele provincie. Qua infrastructurele investeringen hanteren we bij elk(e) maatregel/project een standaardmethodiek om maatschappelijke kosten en baten en exploitatiebaten tegen elkaar af te wegen, of het nou gaat om eigen infrastructuur of die van andere wegbeheerders (soms via subsidies) en zowel bij grote, complexe maatregelen als kleine quick-wins. Hiermee is een zorgvuldige afweging geborgd.
SGP	3	Wat is de impact van de snelheidsverlagingen op de (provinciale) wegen voor het OV-net? Is er een indicatie te geven van de gevolgen?	De impact is sterk afhankelijk van de uitwerking, die nog beperkt heeft plaatsgevonden. De uitwerking zal in de komende jaren wel veel voortgang krijgen. Hierbij is het doel om de uitwerking 'busvriendelijk' uit te voeren. Op deze manier zou het effect op het totale OV-aanbod beperkt kunnen blijven. Als de bus echter flink moet inleveren aan kwaliteit bij een slechte uitwerking, dan bestaat het risico dat het OV in een negatieve spiraal van lagere kwaliteit, minder reizigers en een lagere kostendekkingsgraad komt. Het is in belang van alle partijen om dit te voorkomen. Het is daarom cruciaal om per concrete herinrichting scherp te zijn op de keuzes en de effecten hiervan op het OV, en soms het OV-belang hierin zwaarder te laten wegen. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de gemeenten.
	4	In de brief worden veel zaken benoemd, echter ontbreekt het landelijk gebied. Waarom staat dit er niet in? Of hoort dit ergens anders thuis?	Het landelijke gebied maakt wel degelijk onderdeel uit van de uiteenzetting. Zo beschrijft het antwoord bij vraag 1 al dat een groot deel van de U-liners door landelijk gebied rijdt en we de komende jaren verder investeren in U-link en U-liner. Ook willen we met bij de uitrol van publieke mobiliteit de komende jaren onderzoeken hoe we ook het landelijk gebied bereikbaar houden. Dat kan betekenen met aanvullend OV-oplossingen of op een andere wijze zoals met deelmobiliteitsystemen.