

Commissieadvies

Datum: 8 september 2014
Registratienummer: 81022B18

Nummer PS: **PS2014MME07**
Commissie: MME

Titel : Vaststellen van de Nota van Uitgangspunten voor de Openbaar Vervoer concessie

Allereerst vindt de commissie het een goed leesbaar stuk. In de informatieve sessie over dit onderwerp, voorafgaand aan de MME-vergadering, is al een groot aantal technische vragen aan de orde gekomen. De bespreking in de MME-vergadering spitst zich toe op een aantal hoofdpunten.

Veel discussie is er over de gevolgen van het hanteren van een bezetting van minimaal 6 personen. Dit kan leiden tot het schrappen van lijnen, waarvoor dan alternatieven gezocht moeten worden. Hoe voorkom je verder dat een exploitant bij een bezetting van bv. 8 personen een dergelijke lijn nog iets onaantrekkelijker maakt, zodat de bezetting verder daalt en de lijn alsnog uit de dienstregeling kan worden genomen? Ook wordt gevraagd naar de mogelijke discrepantie tussen duurzaamheid van materieel en kapitaalvernietiging, c.q. invloed op de kosten en daarmee mogelijk vermindering van de voorzieningen. Een aantal fracties bevreemdt het dat er, hoewel het uitgangspunt is dat je vraaggericht OV wilt aanbieden, toch nog 60-70% van de lijnen wordt vastgelegd. Is het mogelijk om, bij verhoging van het spitstarief, het daltarief ook absoluut lager te maken? Er wordt op gewezen dat er bij de vorige concessieverlening aandacht was voor het opzetten van goede OV-voorzieningen bij (grote) nieuwbouwlocaties. Dat wordt hier gemist. In het stuk staat dat gemeenten initiatieven kunnen nemen om aanvullend budget te krijgen voor vervangende voorzieningen (buurtbussen); onduidelijk is echter hoe dit procedureel in zijn werk gaat. Tot slot zijn er de al eerder gestelde vragen over de afstemming op de BRU-concessie, zowel qua lijnvoering, gemak voor de klant en de prijzen per kilometer, en de gevolgen van opheffing van het BRU.

Gedeputeerde Van Lunteren geeft aan dat de looptijd van deze concessie 7 jaar zal zijn, zodat daarna de BRU- en Provincie-concessies in de pas lopen. Qua duurzaamheid moet je altijd streven naar een verstandige aanpak, zonder te veel kapitaalvernietiging. Gekeken zal worden of, i.v.m. de problematiek van de luchtkwaliteit, specifiek voor het stedelijk gebied milieuvriendelijker bussen in te zetten zijn. Inderdaad zal bij het vervallen van lijnen de inzet van Regiotaxi en buurtbussen een alternatief kunnen zijn. Gelet zal worden op de communicatie naar gemeenten om hen te informeren over de mogelijkheden en de procedure voor het gebruik maken van provinciale middelen. Een deel van de lijnen wordt in het bestek voorgeschreven; voor volledig vraagafhankelijk is nog onvoldoende draagvlak. Met de verhoging van het spitstarief wordt een deel van de kosten voor de dienstregeling in de daluren gefinancierd. Het is niet haalbaar om de daltarieven ook in absolute zin naar beneden te brengen. Er zal nog worden gekeken of een passage over het ontsluiten van nieuwe wijken kan worden opgenomen en tevens hoe kan worden voorkomen dat net rendabele lijnen alsnog door de ondergrens zakken en mogelijk vervallen als gevolg van doelbewust handelen van de concessiehouder.

Zowel bij de grenzen met het BRU-gebied als met andere concessiegebieden staat het gemak voor de klant voorop; duidelijkheid is een vereiste. De tarieven per kilometer in het BRU-gebied zijn marginaal hoger dan nu bij de provinciale concessie. De provincie past haar tarieven daarop aan, echter er is wel de mogelijkheid tot kortingsacties etc. Als over enige tijd alle besluitvorming omtrent het BRU rond is, zal de gedeputeerde met een memo komen waarin de consequenties worden geschetst.

Gedeputeerde Van Lunteren zal op een aantal punten de tekst van het voorstel aanpassen en voorafgaand aan de vergadering van PS van 29 september een gewijzigd voorstel indienen.

Datum: 8 september 2014

Voorzitter commissie MME
A.J. Schaddelee

Adjunctgriffier
R.J. Poort