

Vragen m.b.t. SB reizigerstarieven openbaarvervoer 2024

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
Volt	1	Betreft de onuitvoerbaarheid van Motie 45 'Provinciaal ov-abonnement'. We wachten op de vorming van een nieuw kabinet, die wellicht andere afwegingen gaat maken op het gebied van OV. Verwacht GS dat met een nieuw kabinet een andere prioriteit zal geven aan het Provinciaal OV?	Dat is op dit moment niet in te schatten. De kans om bij het nog te vormen kabinet gehoord te worden is groter als we gezamenlijk met de andere regio's optrekken in DOVA-verband. Het College zal na de vorming van een nieuw kabinet wederom proberen in DOVA-verband een abonnement zoals bedoeld in Motie 45 onder de aandacht van het Rijk te brengen.
	2	Zo nee, waarom niet?	Zie antwoord vraag 1.
	3	Zo ja, is GS voornemens, na de installatie van een nieuw kabinet, dit punt opnieuw aan te snijden bij het Rijk?	Zie antwoord vraag 1.
	4	In de buurtbus verdwijnt het vaste tarief ongeacht de gereisde afstand en wordt de maximale prijs van een reis 4,95. Betekent dit dat voor reizen die niet tot de maximale prijs komen, een zelfde kilometertarief van 18,7 cent gaat gelden (plus vaste voet), net als in het overige ov?	Dat klopt.
	5	Wat betreft motie 45 'Provinciaal ov-abonnement', vragen wij ons af of treinvervoer wel per se onderdeel uit moet maken van een dergelijk abonnement. Idealiter misschien wel, maar als hierop vanuit het Rijk geen actie wordt ondernomen, lijkt het ons ook wel interessant om te weten of een provinciaal ov-abonnement zonder trein voor voldoende reizigers in onze provincie interessant kan zijn. Iemand die bijvoorbeeld elke dag per bus naar het werk in een ander concessiegebied reist, zou baat kunnen hebben bij een dergelijk voordelig provinciaal abonnement. Ziet u hiertoe mogelijkheden?	Dit soort abonnementen (voor alleen onze eigen ov-concessies) bestaan al. Bijvoorbeeld de sterabonnementen, deze geven voor een bepaald gebied binnen onze concessies (en grensoverschrijdend naar Noord- en Zuid-Holland) vrij reizen tegen een vaste maandelijkse prijs. Er bestaat ook een landelijk abonnement voor al het regionale ov (bus, tram, metro) maar dat is erg hoog geprijsd en daarmee niet aantrekkelijk voor reizigers. Wij zijn van mening dat een abonnement zoals bedoeld in Motie 45 pas echt aantrekkelijk voor de reiziger wordt als het (naast een aantrekkelijke prijs) een groot gebied behelst bij voorkeur mét treinvervoer én gemakkelijk in gebruik is. Een lappendeken van aparte abonnementen tussen verschillende regio's doet wat ons betreft afbreuk aan een eenvoudig en overzichtelijk tariefaanbod aan ov-reizigers.
GroenLinks	6	GroenLinks maakt zich zorgen om het feit dat vaak delen van OV-systemen worden verwijderd, met als primair argument dat ze weinig worden gebruikt. Echter, gebruik alleen kan geen hoofdargument zijn. Impact hoort daar aan gekoppeld te zijn. Voorbeeld: Enkele losse kaartjes die nu al zeer weinig worden gebruikt mogen per 1 januari aanstaande opgeheven worden: Amersfoort Dalkaartje; Amersfoort Groepsticket;	In onze overweging voor het toestemming geven voor het schrappen van kaartjes gaat het zeker niet alleen om de verkoopaantallen. Wij houden bijvoorbeeld ook rekening met de beschikbaarheid van alternatieven. Die zijn er in dit geval ruim voldoende. Een klein aantal reizigers zal hierdoor op zoek moeten naar een ander product. In zijn totaliteit zal er echter sprake zijn van een verbetering als gevolg van een eenduidiger en uniformer tariefassortiment.

		<p>Dat impliceert dat het lage gebruik hoofdargument is voor afschaffing. Echter, wat daarin wordt vergeten is dat niet alleen de frequentie van belang is, maar ook de waarde ervan. Ook al is het gebruik weinig, de impact voor die tientallen mensen (indicatief) kan gigantisch zijn.</p> <p>Vraag: Kan er rekening mee worden gehouden dat naast frequentie ook impact wordt gehanteerd bij beoordeling of we ergens mee door moeten gaan. En kan dat dan ook in de argumentering genoemd worden wanneer die aanwezig is?</p>	
	7	<p>Syntusapp: "Dit was geen eis in onze concessie maar een eigen initiatief van Syntus. Onze toestemming is daarmee niet nodig."</p> <p>Vraag: Hebben wij geen eisen over continuering? Kan een vervoerder onbeperkt nieuwe reisproducten toevoegen en verwijderen? Draagt dit niet bij aan een onbetrouwbaar systeem als een vervoerder jaarlijks eigen reisproducten kan toevoegen en verwijderen?</p>	<p>Het voeren van een app was (en is) geen eis in onze concessies. De app is door Syntus aangeboden in haar offerte ten tijde van de aanbesteding. Het College zag te weinig meerwaarde om Syntus daar nu aan te houden.</p> <p>Voor kaartverkoop zijn andere kanalen beschikbaar, voor reisinformatie zelfs vrij veel omdat informatie over dienstregeling en de uitvoering daarvan open data zijn. Hiermee komt met het opheffen van de app, de betrouwbaarheid van het systeem voor de reiziger niet in het geding.</p>
SGP	8	<p>Wat zijn de financiële consequenties voor de provincie als gratis vervoer voor kinderen van 4 t/m 11 jaar ook buiten de vakantie wordt mogelijk gemaakt?</p>	<p>Kinderen onder 12 jaar kunnen al gratis met het OV reizen (ook buiten de vakanties). Voor de provincie zijn hier geen extra kosten aan verbonden, deze worden gedragen door de vervoerders. Het gaat naar verwachting om een (zeer) kleine groep reizigers. Het effect op de opbrengsten is navenant. Er zal een bescheiden derving zijn als gevolg van kinderen die geen Kinderkaartje meer hoeven kopen. Daar staat tegenover dat via de voorwaarde van een meereizende (betalende) volwassene er ook enige meeropbrengst wordt gegenereerd.</p>
SP	9	<p><u>Opwaardeerverzoek</u>: Tevens wil ik dit punt opwaarderen, teneinde enkele opmerkingen te kunnen maken over de OV-chipkaart en de verhoging van het instaptarief.</p>	
		<p>Graag wil ik een technische vraag stellen bij agendapunt 15 (tarieven OV) in de commissie M&M: Begrijp ik het goed dat op termijn de OV-chipkaart zal verdwijnen?</p>	<p>Dat klopt. De nieuwe standaard voor betalen in het openbaar vervoer in Nederland wordt de bankpas of mobiele telefoon. Dit staat bekend als OVpay. De overgang neemt enkele jaren in beslag. Momenteel kan al in heel Nederland ingecheckt worden met een bankpas of mobiele telefoon op vol tarief. Later dit jaar en volgend jaar zullen eerst leeftijdskortingen en daarna ook abonnementen overgezet worden naar OVpay. Voor reizigers die niet met hun bankpas of mobiele telefoon willen of kunnen reizen zal een alternatief</p>

			beschikbaar komen onder de noemer OVpas. De ov-chipkaart zal niet verdwijnen vóór eind 2025 en pas nadat hiervoor in DOVA-verband toestemming is gegeven. Het nieuwe systeem moet voldoende betrouwbaar en klantvriendelijk zijn.
--	--	--	---