



Aan
Provinciale Staten

Statenvergadering
27 januari 2011

Onderwerp
Tariefdifferentiatie in het OV

Agendapunt
9

1. Beslispunten

Lelystad
6 december 2010

1. Onderschrijven van de volgende conclusie met betrekking tot de pilot strategische sturing:

a. het traject van de pilot strategische sturing in de statencommissie Werk is een goed en nuttig proces geweest dat, ook met het oog op de toekomst, nader evaluatie verdient;

Registratienummer
1084609

2. Onderschrijven van de volgende algemene conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot strategische sturing:

a. tariefdifferentiatie is een interessante optie indien zij wordt geïntegreerd in het bredere concept van mobiliteitsmanagement;

Inlichtingen
W. Boerma

3. Onderschrijven van een specifieke conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot tariefdifferentiatie in het OV:

a. ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerreinen in Flevoland per OV verdient nader onderzoek. De invalshoek hierbij is mobiliteitsmanagement zoals bij de algemene conclusie is omschreven, terwijl tevens als aandachtspunt geldt het verkrijgen van een financiële bijdrage vanuit bijvoorbeeld het bedrijfsleven.

Afdeling/Bureau
SGR

4. Het onderzoek onder 3 vorm te geven door onder meer rondetafelgesprekken (van provinciale staten via de woordvoerders OV) met het bedrijfsleven, gemeenten en andere betrokkenen te organiseren en met hen te spreken over de diverse mogelijkheden. Deze gesprekken te houden in de periode mei-juni 2011.

Portefeuillehouder
n.v.t.

5. De inhoud van deze rondetafelgesprekken te gebruiken als input voor een politieke discussie die afgerond wordt met een statenbesluit.

2. Inleiding

In 2009 heeft een statenconferentie plaatsgevonden waar leden van Provinciale Staten met elkaar in gesprek gingen over de agenderende en sturende rol van Provinciale Staten. Eén van de uitkomsten was dat deze rol versterkt zou kunnen worden. Door het presidium is bij de uitwerking van de statenconferentie voorgesteld in de commissie Werk een pilot te starten waarin aan de slag gegaan zou kunnen worden met de versterking van de agenderende en sturende rol

Ten aanzien van het proces wordt separaat een evaluatie voorbereid door de procesbegeleider, conform het uitdrukkelijke besluit van het presidium. Het presidium zal de procesresultaten van deze pilot willen bespreken, ook met het oog op een eventuele verdere uitrol statenbreed. Deze procesresultaten zijn dus niet aan de orde in dit voorstel; het presidium spreekt hier op 15 februari 2011 over.

Wél aan de orde is de inhoudelijke uitkomst van de pilot zoals deze in de commissie Werk heeft plaatsgevonden. Bij het begin van de pilot is ervoor gekozen aan de hand van een concreet en politiek relevant onderwerp in te zoomen op voornoemde agenderende en sturende rol en daarmee tevens een



inhoudelijk resultaat te boeken. De commissie is op basis van een (door haar zelf samengestelde) groslijst en een aantal criteria tot de keuze gekomen *tariefdifferentiatie in het OV* als onderwerp te nemen. Vervolgens is het behandelproces ingericht volgens de drieslag kennisvergaring, het aangaan van de dialoog met de bestuurlijke en maatschappelijke omgeving en, tenslotte, het voeren van de politieke discussie in de commissievergadering van 25 november 2010. Dit statenvoorstel is bedoeld als afsluiting van de politieke discussie over tariefdifferentiatie in het OV, althans waar het de algemene conclusie (onder beslispunt 2) betreft.

De fase van kennisvergaring en de dialoog met de maatschappelijke en bestuurlijke omgeving hebben veel informatie opgeleverd die als input is gebruikt voor de politieke discussie. Overigens kan hierbij worden opgemerkt dat de dialoog met de maatschappelijke en bestuurlijke omgeving die door de commissie is opgestart, naast input voor de discussie, ook bijgedragen heeft aan de positionering van PS als volksvertegenwoordigend orgaan.

Belangrijkste conclusies zijn dat kwaliteit en stiptheid hoog op de agenda staan van de reizigers, dat transparantie en eenduidigheid in tariefstelling als noodzakelijke randvoorwaarden gezien worden, dat het verleiden van de net-niet-busreiziger aanknopingspunten kan bieden, dat afstemming tussen verschillende vormen van OV cruciaal is en dat inzet van gericht OV naar bedrijventerreinen en evenementen kansen lijkt te bieden.

Deze conclusies zijn in de commissie Werk besproken. Door de commissie zijn de verschillende conclusies toegespitst op de integratie van tariefdifferentiatie in het bredere concept van vervoersmanagement. De commissie heeft uitgesproken in gesprek te willen gaan met het bedrijfsleven over de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement (inclusief tariefdifferentiatie) onder meer waar het de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerreinen betreft, en daarbij ook met hen te willen spreken over de eventuele financiële bijdragen vanuit ditzelfde bedrijfsleven. Daarbij is nadrukkelijk uitgesproken om dit als commissie/staten te doen. Op deze manier wordt de eigenstandige rol van Provinciale Staten daadwerkelijk opgepakt en uitgewerkt.

Voor de nadere uitwerking van deze gesprekken wordt een beroep gedaan op de griffie en de externe procesbegeleider voor wat betreft het proces en de organisatie. Voor de inhoudelijke input zal een beroep worden gedaan op de ambtelijke organisatie.

3. Beoogd effect

1. het bekrachtigen door Provinciale Staten van de uitkomst van een belangrijk proces in het kader van de versterking van haar agenderende en sturende rol.
2. het daardoor versterken van het advies van de huidige Provinciale Staten aan de nieuwe Provinciale Staten.

4. Argumenten

Beslispunten 1 en 2: de pilot strategische sturing is gericht op het versterken van de agenderende en sturende rol van Provinciale Staten. De invulling heeft plaatsgevonden aan de hand van een concreet onderwerp. De inhoudelijke conclusies ten aanzien van dit onderwerp dienen verankerd te worden middels een PS-besluit. Dit is te meer van belang aangezien er op 2 maart 2011 verkiezingen voor Provinciale Staten plaatsvinden. Met nieuwe statenleden en dus andere woordvoerders op dit terrein is het niet ondenkbeeldig dat conclusies die door de huidige statencommissie zijn getrokken 'blijven zweven' wanneer deze niet met een statenbesluit verankerd worden. Daarnaast doet besluitvorming in Provinciale Staten ook recht aan de inspanningen die door de commissie zijn gepleegd en de resultaten die deze hebben opgeleverd.

Beslispunt 3 en 4: door de commissie Werk is expliciet aangegeven dat de staten zelf in gesprek dienen te gaan met het bedrijfsleven om te spreken over mobiliteitsmanagement, tariefdifferentiatie en de bijdrage van dat bedrijfsleven hierbij. Deze conclusie zou de commissie Werk als advies aan de nieuwe staten willen meegeven. De commissie is van mening dat deze conclusie tot stand is gekomen op basis van een goed gedocumenteerd en besproken politiek onderwerp. Om die reden hecht ze er aan ook deze concrete stap vast te willen leggen in een statenbesluit.



5. **Kanttekeningen**
Op 2 maart 2011 vinden er verkiezingen plaats voor Provinciale Staten. De 'nieuwe' staten kunnen, met name ten aanzien van de uitwerking van de specifieke conclusie, anders besluiten. In april wordt een overdrachtsmoment georganiseerd waar dit statenvoorstel, vergezeld van het advies van de statencommissie Werk, voorgelegd wordt aan de nieuw gekozen statenleden.
6. **Evaluatie**
n.v.t.
7. **Advies van de Commissie van advies**
De commissie adviseert dit voorstel als bespreekstuk te agenderen voor de vergadering van de vergadering van Provinciale Staten d.d. 27 januari 2011
8. **Ontwerp-besluit**
Provinciale Staten van Flevoland,

gelêzen het voorstel van het Presidium van 7 december 2010, nummer 1084609

BESLUITEN:

1. De volgende algemene conclusie met betrekking tot de pilot strategische sturing te onderschrijven:
a. het traject van de pilot strategische sturing in de statencommissie Werk is een goed en nuttig proces geweest dat, ook met het oog op de toekomst, nadere evaluatie verdient;
2. De volgende algemene conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot strategische sturing te onderschrijven:
a. tariefdifferentiatie is een interessante optie indien zij wordt geïntegreerd in het bredere concept van mobiliteitsmanagement;
- 3 De specifieke conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot tariefdifferentiatie in het OV te onderschrijven:
a. de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerreinen in Flevoland per OV verdient nader onderzoek. De invalshoek hierbij is mobiliteitsmanagement zoals bij de algemene conclusie is omschreven, terwijl tevens als aandachtspunt geldt het verkrijgen van een financiële bijdrage vanuit bijvoorbeeld het bedrijfsleven.
4. Het onderzoek onder 3 vorm te geven door onder meer rondetafelgesprekken (van provinciale staten via de woordvoerders OV) met het bedrijfsleven, gemeenten en andere betrokkenen te organiseren en met hen te spreken over de diverse mogelijkheden. Deze gesprekken te houden in de periode mei - juni 2011.
5. De inhoud van deze rondetafelgesprekken te gebruiken als input voor een politieke discussie die afgerond wordt met een statenbesluit.

Aldus besloten in de openbare vergadering van Provinciale Staten van 27 januari 2011.
griffier, voorzitter,

9. **Bijlagen**
Nota discussie
Rapportage Flevoland panel (reeds in uw bezit)



10. Ter lezing gelegde stukken

Provinciale Staten van Flevoland,

griffier,

voorzitter,



Onderwerp

Pilot strategische sturing: tariefdifferentiatie

Registratienummer

1060973

Datum

21 oktober 2010

Auteur

W. Boerma

Afdeling/Bureau

SGR

Openbaarheid

Passief openbaar

Portefeuillehouder

n.v.t.

Vergadering Commissie Werk

25 november 2010

Doel van deze notitie

1. De commissie informeren over de uitkomsten van de dialoofase van de pilot strategische sturing.
2. Het faciliteren van de politieke discussie over tariefdifferentiatie in het OV.
3. Het vragen van een advies van de commissie aan PS over een eventueel inhoudelijk en procesmatig vervolg betreffende tariefdifferentiatie.

Inleiding

De statenconferentie van voorjaar 2009 vormde de aanleiding voor de pilot strategische sturing. Tijdens de conferentie werd nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de agenderende en sturende rol van Provinciale Staten. Vervolgens is door het Presidium besloten om een pilot te gaan starten in de commissie Werk. De startbijeenkomst van 18 maart 2010 vormde de aftrap van deze pilot. In een aantal stappen is vervolgens gekomen tot een procesinrichting en een onderwerpkeuze. Het proces is ingericht volgens de drieslag oriëntatie, dialoog en politieke oordeelvorming. Inmiddels is de opbrengst van de dialoofase bekend: deze treft u aan in de bijgevoegde rapportages plus verslagen.

De fase van politieke oordeels- en besluitvorming die nu aanbreekt, verloopt in twee stappen: politieke discussie en besluitvorming in de vergadering van Provinciale Staten, voorafgegaan door de politieke discussie in de commissie. Dit laatste zal plaatsvinden in de commissievergadering van 25 november. Deze discussie wordt gefaciliteerd en gestructureerd met behulp van onderstaande vragen.

Nota Bene: het onderwerp tariefdifferentiatie in het OV is behandeld in het kader van een pilot strategische sturing. Deze pilot zal via een afzonderlijke procesevaluatie nog ter bespreking in de commissie geagendeerd worden.

Open vragen voor discussie

1. Heeft u, op basis van de uitkomsten van de enquêtes en de resultaten uit de rondetafelgesprekken, voldoende informatie voor het voeren van de politieke discussie; en kunt u daarmee de dialoofase van deze pilot afsluiten?
2. Ziet u, in het licht van de uitkomsten van de enquêtes en de resultaten uit de rondetafelgesprekken aanleiding om bepaalde specifieke punten onder de aandacht te brengen van betrokken partijen?
3. Welke mogelijkheden ziet u al dan niet voor tariefdifferentiatie als beleidsinstrument? Geldt dit voor alle gedefinieerde differentiatiemogelijkheden?
4. Kunt u gemotiveerd aangeven welke vervolgstap of -stappen (inhoudelijk én procesmatig) volgens u genomen zou(den) moeten worden? U kunt hierbij gebruik maken van de instrumenten die hier onder staan.

Akkoord:

Portefeuille houder	Afd.hoofd	Med. FIN/P&O
Secretaris	Bureauhoofd	Prog.manag.
Directeur	Beleidsmed.	Overige



Het vervolg

Beleidsnotitie

U kunt PS adviseren om GS een beleidsnotitie te laten opstellen. Hierbij kunt u nadrukkelijk zelf de inhoudelijke kaders aangeven. U kunt bijvoorbeeld aan GS vragen om in de beleidsnotitie een aantal concrete punten uit te werken en hiermee terug te komen in de commissie.

Het statenvoorstel om dit aan GS te vragen kan, op basis van de discussie in de commissie, opgesteld worden door de griffie in samenspraak met de voorzitter van de commissie.

Initiatiefvoorstel

U kunt als individuele fractie of als meerdere fracties of als commissie gezamenlijk besluiten om een initiatiefvoorstel op te stellen en in te dienen.

Motie

U kunt als individuele fractie of met meerdere fracties een motie indienen tijdens de statenvergadering. Met een motie doet u een richtinggevende uitspraak aan GS.

Brief

U kunt als individuele fractie, of in samenwerking met andere fracties, als commissie Werk, of als Provinciale Staten een brief opstellen richting bestuurlijk en/of inhoudelijk betrokken instanties met daarin (specifieke) bevindingen van deze pilot.

U kunt de brief ook als 'overdrachtsdocument' formuleren richting nieuwe Staten en/of het nieuw te vormen College van GS. In dat geval is het wel van belang dat u duidelijke aanbevelingen formuleert.

Wanneer u kiest voor een brief namens PS, dan is hier uiteraard besluitvorming over nodig door PS.

Afhankelijk van de uitkomst van de discussie wordt een statenvoorstel gemaakt dat ter besluitvorming voorligt in de vergadering van Provinciale Staten op 16 december 2010.

Verder informatie

1. Rapportage dialoofase (bijlage I)
2. Rapportage enquêtes (bijlage II, separaat bijgevoegd)
3. Verslagen rondetafelgesprekken 30 september en 7 oktober 2010 (Bijlage III)

Advies commissie:

De commissie adviseert de werkgroep om het presidium te adviseren over het verdere besluitvormingstraject.



BIJLAGE I

**Pilot strategische sturing 'Tariefdifferentiatie OV'
Rapportage aangaande de dialoog met de maatschappelijke en bestuurlijke omgeving**

1. Inleiding

In deze rapportage wordt een overzicht geboden van de discussie tijdens de rondetafelgesprekken die in het kader van de pilot strategische sturing over tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer plaatsvonden op 30 september en 7 oktober jongstleden alsmede van de uitkomsten van de onder busreizigers, via het Flevolandpanel en de provinciale website gehouden enquêtes.

De rapportage biedt daarmee een weerslag van het resultaat van de dialoofase van de pilot en heeft tot doel bouwstenen aan te reiken voor de nu aangebroken fase van politieke oordeelsvorming binnen de statencommissie Werk en politieke oordeels- en besluitvorming in Provinciale Staten.

De inmiddels afgesloten dialoofase heeft veel opgeleverd. Allereerst natuurlijk twee levendige rondetafelgesprekken en interessante enquête-uitslagen. Maar ook aandacht in de media, in het bijzonder toen leden van de statencommissie Werk buspassagiers gingen enquêteren. Die werkwijze leidde tevens tot allerlei contacten tussen statenleden en burgers (buspassagiers).

2. Achtergrond

De statencommissie Werk heeft voor het onderwerp tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer gekozen vanwege de invoering van de OV-chipkaart en de mogelijkheden die deze kaart, na een overgangsjaar, biedt met betrekking tot tariefdifferentiatie.

Via de statencommissie Werk oriënteren Provinciale Staten van Flevoland zich op die mogelijkheden (en eventuele onmogelijkheden) alsmede op wenselijkheden en onwenselijkheden. Daarbij is er nadrukkelijk voor gekozen om, vóór de fase van politieke oordeels- en besluitvorming, in dialoog te treden met de maatschappelijke en bestuurlijke omgeving om op die wijze (aanvullende) informatie te verkrijgen en standpunten te vernemen.

De onderhavige discussie over tariefdifferentiatie betreft overigens uitsluitend de OV-verbindingen die vallen binnen de verantwoordelijkheid van de provincie. In concreto gaat het dan om een aantal streekvervoerlijnen, te weten: de buslijn Lelystad - Emmeloord, de buslijn Lelystad - Dronten - Kampen - Zwolle en de buslijn Urk - Emmeloord - Kampen - Zwolle.

Als inhoudelijke 'onderlegger' dient het "Basisdocument tariefdifferentiatie OV", van de hand van een medewerker van Bureau Verkeer en Vervoer van de provincie en geschreven op verzoek van de statengriffie. Dit document is openbaar en in bezit van de commissieleden (en werd tevens vooraf toegezonden aan de deelnemers aan de rondetafelgesprekken).

3. Rondetafelgesprek met vervoerders en belanghebbenden

Dit door de statencommissie Werk georganiseerde openbare rondetafelgesprek vond plaats op 30 september jongstleden, in het Agora Theater te Lelystad.

Als gesprekspartners van de commissie waren aanwezig: vervoerders (vertegenwoordigers van busmaatschappij Connexxion en regiotaxibedrijf De Vier Gewesten Personenvervoer), vertegenwoordigers van het Regionaal Overlegorgaan Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (ROCOV) in Flevoland en in Overijssel, vertegenwoordigers van het Emelwerda College in Emmeloord en de



Pieter Zandt Scholengemeenschap te Kampen (vanwege de vele scholieren die per bus reizen), van Natuur en Milieu Flevoland alsmede van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

Verhinderd waren de Bedrijfskring Lelystad (maar er kwam per e-mail wel een korte inhoudelijke reactie) en Bedrijven Actief Noordoostpolder, terwijl de Kamer van Koophandel Eem-, Gooi- en Flevoland vooraf aangaf deelname niet tot haar taak te rekenen.

Het rondetafelgesprek was zodanig opgezet dat vóór de pauze de door de statencommissie Werk uitgenodigde deelnemers gelegenheid kregen tot het afgeven van een 'statement' over tariefdifferentiatie in het OV, terwijl ná de pauze de door de diverse commissiewoordvoerders gestelde vragen de leidraad vormden. Die vragen corresponderen weer met de bij de enquêtes gehanteerde vragenlijst.

Voor een uitgebreide weergave wordt verwezen naar het gespreksverslag. Hieronder volgen een samenvatting van de statements en een overzicht van belangrijke specifieke onderwerpen en aandachtspunten.

Statements gespreksdeelnemers

Van de zijde van de vervoerders maar ook door andere gespreksdeelnemers werd gesteld dat er natuurlijk al allerlei vormen van tariefdifferentiatie bestaan. Busmaatschappij en regiotalybedrijf gaven aan in beginsel voorstander van (meer) tariefdifferentiatie te zijn, bijvoorbeeld om vervoerspieken af te vlakken. Waarbij Connexxion aantekende dat met de introductie van de OV-chipkaart een "gewenningsperiode" nodig is. Er dient dus voorzichtigheid te worden betracht met het invoeren van "nieuwe producten". Bovendien moeten, ter voorkoming van allerlei verschillende producten, landelijke afspraken worden gemaakt. Door het regiotalybedrijf werd gesteld dat bus en regio-taxi elkaar beter moeten aanvullen, dus bijvoorbeeld niet twee keer een instaptarief in rekening brengen.

ROCOV Flevoland gaf aan dat tariefdifferentiatie daar nog niet uitgebreid is besproken. Wel werden tijdens het rondetafelgesprek al enkele piketpalen geslagen: scholieren en andere grootgebruikers betalen lagere prijzen en dat moet zo blijven, en invoering van meer vormen van tariefdifferentiatie mag "anderen niet opzadelen met extra kosten". Bovendien werd de vrees uitgesproken voor het in tarieftechnisch opzicht ontstaan van een "grote lappendeken". ROCOV Overijssel gaf aan nog geen expliciet standpunt ten aanzien van tariefdifferentiatie te hebben geformuleerd. Bevordering van het openbaar vervoer en verbetering van de "modal split" (verdeling van reizigers over de verschillende vervoersvormen) en het tegengaan van verwarring doordat op een interprovinciale buslijn reizigers worden geconfronteerd met verschillende tariefsystemen, werden genoemd als randvoorwaarden bij tariefdifferentiatie. Verhoging van het spitstarief voor bepaalde groepen is onaanvaardbaar omdat daardoor vraaguitval ontstaat. Ook mag niet worden gesneden in het OV-voorzieningsniveau. Voor de buslijnen van Flevoland naar Overijssel ziet ROCOV Overijssel overigens geen noodzaak tot (verdergaande) tariefdifferentiatie.

Kritische kanttekeningen werden geplaatst door de gespreksdeelnemers uit de onderwijshoek. De vertegenwoordiger van de Pieter Zandt Scholengemeenschap sprak expliciet uit niet het gevoel te hebben dat tariefdifferentiatie voor zijn leerlingen goed zal uitpakken. Scholieren zorgen immers voor vervoerspieken en het belang van de school is dat ze niettemin met een zo hoog mogelijke korting kunnen reizen. Of, zoals de vertegenwoordiger van het Emelwerda College het verwoordde: "waar de school belang bij heeft, is dat de bussen op tijd rijden, dat er voldoende bussen en zitplaatsen zijn en dat een gereduceerd scholientarief betaald wordt". Eigenlijk zou, volgens deze woordvoerder, voor scholieren het openbaar vervoer gratis moeten zijn (naar analogie van de gratis schoolboeken). Beide scholen bleken niet of nauwelijks mogelijkheden te zien iets te doen aan de



lestijden (eerder beginnen of langer doorgaan, betekent dat leerlingen onacceptabel vroeg van huis moeten of veel te laat weer thuiskomen - dit omdat veel leerlingen op een aanzienlijke afstand van school wonen).

Door de vertegenwoordiger van Natuur en Milieu Flevoland werd gepleit voor de inzet van het OV als alternatief voor de auto. In relatie daarmee werd onder meer aandacht gevraagd voor het "verleiden" van de "net-niet-busreiziger", wat voerde tot de conclusie: "dus niet in de spits de reis duurder maken". Via bijdragen van derden zou een betere OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen haalbaar kunnen worden.

Vanuit het Kennisplatform Verkeer en Vervoer werd aangegeven dat er met betrekking tot (verdergaande) tariefdifferentiatie nog veel te leren valt. Het platform heeft nog geen eindoordeel, maar uit evaluaties blijkt: "houd het klein, maak het transparant, baken de doelgroep af, weet heel goed wat je wilt bereiken, durf te experimenteren, durf geld te verliezen". Tevens werd door de vertegenwoordigers van het Kennisplatform stilgestaan bij het tegenvallende effect van gratis openbaar vervoer.

Per e-mail kwam van de Bedrijfskring Lelystad, waarvan de vertegenwoordiger tot zijn spijt verhinderd was, de navolgende inhoudelijke reactie binnen:

"Als bedrijfskring staan wij voor betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Als het streekvervoer daaraan bijdraagt is dat positief. Wij achten het nodig dat het vervoer aantrekkelijker gemaakt wordt in de regio. Tariefdifferentiatie is daar één middel voor. Wij hebben onderzoek gedaan naar de vervoerpotentie van de bedrijventerreinen in Lelystad (het aantal werknemers dat gebruik zou kunnen maken van een verbeterd openbaar vervoer) en de te verwachten vervoervraag (het aantal mensen dat gebruik zal maken van het verbeterde openbaar vervoer). Uiteraard delen wij de uitkomsten van dit rapport graag met u."

Specifieke onderwerpen en aandachtspunten

In de statements en vooral in de nadere discussie naar aanleiding van die statements en aan de hand van de vragen van de zijde van de commissiewoordvoerders kwam tijdens het rondetafelgesprek een aantal specifieke onderwerpen en aandachtspunten naar voren:

- De absolute noodzaak van transparantie (de tariefstelling dient begrijpelijk en inzichtelijk te zijn) en het voorkómen dat busreizigers op één lijn per provincie met heel verschillende systemen en criteria worden geconfronteerd.
- De noodzaak van meer afstemming binnen het OV (bijvoorbeeld als het gaat om de relatie bus - regiotaxi).
- Het voor het OV behouden van scholieren en studenten (na hun afstuderen).
- Het verleiden van de net-niet-busreiziger en de daarvoor al dan niet in te zetten middelen.
- De (on)mogelijkheid van het aanpassen van schoolroosters.
- De relatie tussen hogere kwaliteit en tariefstelling: voor meer kwaliteit (comfort, snelheid) zouden hogere tarieven voor reizigers acceptabel kunnen zijn.
- Het belang van andere factoren dan tariefdifferentiatie zoals een juiste frequentie en betrouwbaarheid.

4. Rondetafelgesprek met bestuurders

Dit door de statencommissie Werk georganiseerde openbare rondetafelgesprek vond plaats op 7 oktober, op de locatie Brennels Buiten (Kraggenburg).



Als gesprekspartners van de commissie waren aanwezig: wethouder Vermeulen (gemeente Noord-oostpolder, vervanger van wethouder Poppe), wethouder Dijksterhuis (gemeente Zeewolde) en commissaris van de Koningin Verbeek (als vervanger van gedeputeerde Van Diessen).

Verhinderd waren: wethouder Jansen (Lelystad), wethouder Kodde (Dronten), gedeputeerde Klaasen (Overijssel).

Het rondetafelgesprek kende dezelfde opzet en vraagstelling als het eerdere gesprek met vervoerders en belanghebbenden.

Voor een uitgebreide weergave wordt verwezen naar het betreffende gespreksverslag. Hieronder volgen een samenvatting van de statements en van de nadere discussie over tariefdifferentiatie.

Statements gespreksdeelnemers

Wethouder Vermeulen (Noordoostpolder) geeft aan dat zijn gemeente veel waarde hecht aan een goede busverbinding met het nieuwe spoorstation in Lelystad. Voorts constateert hij dat een aantal plaatsen in de Noordoostpolder niet of heel slecht bereikbaar is met openbaar vervoer. Hij noemt in dit verband Schokland, en wellicht dat daar actie zou kunnen worden ondernomen met tariefdifferentiatie - het betreft immers een belangrijke trekpleister. Wethouder Vermeulen onderstreept het belang van de regiotaxi voor zijn gemeente (het geïntroduceerde hogere tarief lijkt geen negatief lange termijn-effect te hebben, maar dat zou nader dienen te worden onderzocht) en vindt dat de Qliner teveel omwegen maakt (waardoor tijdverlies optreedt). Als mogelijke interessante financieringsbron voor het OV wijst hij op het bedrag dat nog over is van het regio-specifieke pakket Zuiderzeelijn.

Wethouder Dijksterhuis (Zeewolde) meldt dat in zijn gemeente openbaar vervoer een belangrijk thema is. Zo reizen veel scholieren per bus, hun aantal neemt nog eens extra toe bij slecht weer (en dan zijn er niet altijd meteen voldoende bussen beschikbaar). De regiotaxi wordt nauwelijks gezien als een alternatief voor eigen vervoer ("het is een heel gedoe"), je kunt je 's avonds beter even per auto uit Almere laten ophalen. Het gros van de (vele) forenzen reist per auto, OV biedt geen soelaas. De gratis bus naar Almere, in de daluren, leidde nauwelijks tot extra gebruik: "blijkbaar is de kwaliteit van het openbaar vervoer belangrijker dan het tarief".

Commissaris Verbeek stelt dat mobiliteitsbeleid niet alleen gaat over het openbaar vervoer maar over mobiliteit als geheel. Mobiliteitsbeleid moet ook niet worden verward met, bijvoorbeeld, sociale activering in het kader van de WMO. Een goede, zichtbare, vergelijking tussen de kilometerprijs per auto en per openbaar vervoer is interessant en effectief - hij wijst daarbij op de mobiliteitsaanpak in Singapore. Een ander punt is dat door het goed faciliteren van een combinatie van fiets- en busgebruik spectaculaire resultaten zijn te boeken. Het heeft overigens geen enkele zin een anti-autobeleid te voeren, want er zijn in de provincie Flevoland legio voorbeelden van situaties waarin de auto het enige vervoermiddel is.

Nadere discussie over tariefdifferentiatie

Wethouder Vermeulen (Noordoostpolder) noemt als mogelijkheid tariefdifferentiatie naar plaats (Schokland of in het kader van evenementen). Ook een gunstig dalurentarief zou het OV-gebruik kunnen stimuleren. Anderzijds zal de reiziger, bijvoorbeeld als het gaat om de route via de Hollandse Brug, wellicht wel wat (extra) over hebben voor goede opstapmogelijkheden en een snelle verbinding. Een stationsgerelateerde goede (gratis) parkeervoorziening in Lelystad zou eveneens helpen, zeker als automobilisten zien wat hun auto en wat het openbaar vervoer per kilometer kost. Tot slot zou een gesprek met scholen zijns inziens zinvol zijn, met name over een OV-fietsexperiment (gelet op de grote aantallen fietsende scholieren).



Wethouder Dijksterhuis (Zeewolde): het gaat om goed openbaar vervoer, de prijs is minder belangrijk. Een hogere prijs zou je kunnen gebruiken voor meer kwaliteit, een hogere frequentie. Zijn aanvankelijke vrees was dat tariefdifferentiatie zou leiden tot stunts met de prijs, dat dan ten koste van het platteland en de dorpen. Tariefdifferentiatie op de ene plek of in de ene situatie mag niet ten koste gaan van openbaar vervoer elders. Laat dan andere partijen meebetalen of laat de gebruiker meer betalen. Wat betreft de busreizende scholieren ziet hij geen alternatief voor de bestaande roosters, al kan in Zeewolde zelf het piekvervoer mogelijk wel wat worden verminderd.

Commissaris Verbeek geeft aan dat een deel van de reizigers meer wil betalen voor meer kwaliteit. Dat blijkt uit de stijgende belangstelling voor het per eerste klasse reizen bij de NS. Ook voor een goede busverbinding willen mensen best meer betalen, daar zou eens mee kunnen worden geëxperimenteerd. Een ander punt is dat gemeenten hun mobiliteitsbeleid adequaat moeten vertalen in de openbare ruimte, denk aan goede opstapplaatsen in een goede omgeving.

Gedeputeerde Klaassen (Overijssel), die tot zijn spijt niet bij het rondetafelgesprek van 7 oktober aanwezig kon zijn, heeft recentelijk per mail de navolgende inhoudelijke reactie - "visie" - gestuurd. In zijn antwoord refereert de gedeputeerde aan de door de statencommissie Werk in het kader van de rondetafelgesprekken aan de orde gestelde vragen.

"Tariefdifferentiatie kan een goed middel in de marketingmix openbaar vervoer zijn om meer reizigers, maar ook meer reizigersopbrengsten te genereren. Alle vier vormen kunnen interessant zijn."

"Binnen Oost-Nederland zouden we moeten streven naar zoveel mogelijk eenduidigheid met betrekking tot tarievenproducten. Tariefhoogte (prijs per kilometer) is voor de klant minder zichtbaar en kan best per gebied iets verschillen."

"De bestuurlijke doelen zoals geformuleerd in de OV-tactiek Overijssel (2008) zijn het genereren van meer reizigers, meer reizigersinkomsten en meer tevreden reizigers.

Tariefdifferentiatie is slechts een onderdeel van een marketingmix die optimaal moet zijn om net-niet-reizigers te verleiden."

"Tariefdifferentiatie kan tot lagere, maar ook tot hogere tarieven leiden. Het is belangrijk om in te spelen op wat een klant voor een product over heeft. Het openbaar vervoer moet een beter imago krijgen en zich ontwikkelen tot een kwaliteitsproduct (zeker op kernnetlijnen) waar reizigers ook een hoger tarief voor over hebben. Overijssel is goed op weg met nieuwe treinen en nieuwe bussen in een herkenbare kwaliteit uitstralende huisstijl. Daarbij worden hoge frequenties geboden op de belangrijkste lijnen."

"Er zou geen sprake moeten zijn van meerkosten. Tariefdifferentiatie is bedoeld om meer opbrengsten te genereren. Bij lagere tarieven te bereiken door meer reizigers" [dit naar aanleiding van de vraag: dienen eventuele meerkosten per definitie binnen het OV-budget te worden opgelost of moet de overheid bijpassen uit de algemene middelen?].

"Zoals eerder aangegeven gaat het om een optimale marketingmix. Alle genoemde aspecten spelen daarbij een rol. De juiste samenhang tussen deze elementen is cruciaal" [dit naar aanleiding van de vraag: tariefdifferentiatie is één aspect, daarnaast spelen nog veel andere zaken een rol, zoals een goede dienstregeling, op tijd rijden, prima aansluitingen, comfort, sociale veiligheid - kunt u aangeven welke kwestie voor u op de eerste plaats staat? Is dat tariefdifferentiatie of juist iets anders?].

5. Enquêtes onder buspassagiers, via Flevolandpanel en provinciale website

Voor een gedetailleerd overzicht zij verwezen naar het separaat bijgesloten rapport met de enquête-uitslagen.



Aan de door de leden van de statencommissie Werk onder busreizigers gehouden enquête namen 82 personen deel. Daarnaast vulden 68 bezoekers van de provinciale website de vragenlijst in. Onder hen zullen zich ook personen bevinden die op deze mogelijkheid werden geattendeerd door de flyer die commissieleden tijdens de bus-enquête uitreikten. Van de kleine 500 leden van het Flevoland-panel namen er bijna 400 deel aan de enquête, een mooi resultaat. Onder hen bevinden zich ook veel niet-gebruikers en incidentele gebruikers van het busvervoer. Het Flevolandpanel telt op dit moment overigens een grote oververtegenwoordiging van inwoners van Almere.

Aangaande de enquêtevragen zijn, blijkens voornoemd rapport, de belangrijkste conclusies:

Vormen van tariefdifferentiatie

- Over alle vier de vormen van tariefdifferentiatie is men redelijk positief. Het oordeel 'zie er niets in' ligt bij alle drie de groepen op ongeveer 30% van de respondenten.
- In de busenquête is men het meest positief over tariefdifferentiatie 'naar doelgroep', gevolgd door 'naar tijd', 'naar plaats' en 'naar kwaliteit'.
- Het oordeel van de Flevolandpanelleden, in dit panel zit ook een groot aantal niet-busreizigers, is eveneens behoorlijk positief te noemen. Het meest positief staat het panel tegenover tariefdifferentiatie 'naar doelgroep' en 'naar tijd'.
- De website-bezoekers zijn iets minder positief gestemd, uitzondering daarop is 'tariefdifferentiatie naar kwaliteit'. Hier zijn zij het meest positief over van de drie groepen.

Bevordert tariefdifferentiatie OV-gebruik?

- Een groot deel van de respondenten van alle drie de peilingen is het met de stelling eens dat tariefdifferentiatie belangrijk is voor het bevorderen van het gebruik van de streekbus.
- Bij de respondenten van de busenquête en het Flevolandpanel is dit zelfs een meerderheid.
- Maar de helft van de respondenten van de busenquête (regelmatige busreizigers) zal niet vaker of op een ander tijdstip gaan reizen als de tarieven worden aangepast. Het Flevolandpanel laat ongeveer een gelijk beeld zien. Alhoewel het aandeel 'misschien' wel behoorlijk groter is. Ook bij de peiling op de website is deze categorie hoog.

Lage tarieven, hogere tarieven, compensatie

- In alle drie de groepen vindt het merendeel dat variëren in tarieven alleen interessant is als het resultaat een lager tarief is.
- Tegelijkertijd vindt een kleine driekwart van de respondenten dat een hoger tarief ook best mag als er maar iets tegenover staat als comfort of snelheid.
- De meningen zijn behoorlijk verdeeld als het gaat om de vraag of de lagere tarieven gecompenseerd dienen te worden door hogere tarieven als de totaalopbrengsten verminderen. Het grootste deel van de respondenten is het daar niet mee eens.
- Ter compensatie van de lagere tarieven zal de (provinciale) overheid, volgens de peiling, zelf geld elders moeten vrijmaken. Zowel de respondenten in de busenquête als van de website zijn het daar voor een groot deel mee eens.

Tariefdifferentiatie een prioriteit?

- Het op tijd rijden van de bus, de aansluiting, sociale veiligheid in de bus en het vaak rijden worden door het overgrote deel van de respondenten net zo belangrijk of belangrijker gevonden dan tariefdifferentiatie. Over het algemeen komen de meningen van de drie groepen respondenten met elkaar overeen.



6. Binnengekomen opmerkingen

Bij een drietal vragen gaf de enquête de mogelijkheid een toelichting te geven. Van die mogelijkheid is veel gebruik gemaakt. Wie de lange lijst met opmerkingen, kritiekpunten en suggesties langsloopt, kan niet anders dan tot de conclusie komen dat hier een even rechtstreeks als nuttig contact tot stand is gebracht met inwoners van de provincie Flevoland.

De antwoorden op de open vragen zijn integraal opgenomen in het rapport met enquête-uitslagen en onderverdeeld in de volgende categorieën en subcategorieën:

- Opmerkingen over tariefdifferentiatie: naar tijd, naar doelgroep, naar kwaliteit, naar plaats, diverse toepassingen.
- Bezorgdheid over: dienstverlening, OV-chipkaart, tarieven, veiligheid.
- Overige opmerkingen: inzet van middelen, gratis OV, positief.

7. Tot slot

Deze rapportage biedt, zoals aan het begin al werd geschreven, een overzicht van de uitkomsten van de dialoofase van de pilot inzake tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer. Met als doel het leveren van bouwstenen voor de fase van politieke oordeelsvorming binnen de statencommissie Werk en de politieke oordeels- en besluitvorming in Provinciale Staten. Voor verdere informatie wordt (nogmaals) verwezen naar de verslagen van de rondetafelgesprekken en naar het rapport met de weergave van de enquête-uitslagen.

Willem Boerma / Rein Bijkerk



BIJLAGE III

STATENGRIFFIE

Registratienummer:
1057199

Betreft: rondetafelbijeenkomst Commissie Werk over tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer
Datum: 30 september 2010
Tijd: 15.00 uur
Locatie: Agora Theater in Lelystad

Aanwezig

De heer P.T.J. Pels (voorzitter), de heer W. Boerma (commissiegriffier).

Aanwezig zijn

De heren Sloot en Van Kesteren (KPVV), de heren M. Garmann en Humbert (Connexxion), de heren R. van Dijk en M. Weinholt (Regiotaxi), de heer R. Atkins (Natuur en Milieu Flevoland), de heer D. Halbesma (ROCOV Flevoland), mevrouw M.A. Doorenspleet en de heer G. Douma (ROCOV Overijsel), de heer S. Hiemstra (Emelwerda College), de heer J. de Boer (Pieter Zwart Scholengemeenschap).

De heer W.C. Noordegraaf (VVD), mevrouw M.H. Nijhuis (CDA), de heer J. van Dijk (ChristenUnie), mevrouw G.A. Dijkstra (PvdD), de heer F.N.M. van Schoot (GroenLinks), de heer C.J.M. Goossens (PvdA), de heer J.N. Simonse (SGP), de heer A.P. Stuivenberg (SP).

Afwezig

Zuiderzeeziekenhuis, Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland, Bedrijfskring Lelystad, Bedrijvenactief Noordoostpolder.

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering 15.00 uur. Hij heet de aanwezigen welkom op deze speciale bijeenkomst van de commissie Werk van de provincie Flevoland.

Onderwerp is tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer. Er is inmiddels een enquête gehouden door commissieleden onder buspassagiers en via het internet. Gecombineerd met de informatieuitwisseling van de beide rondetafelgesprekken moet dit inhoud geven aan de politieke discussie in de Staten.

De heer Noordegraaf en mevrouw Nijhuis geven een toelichting op de pilot tariefdifferentiatie openbaar vervoer en de enquête.

2. Eerste gespreksronde

De voorzitter vraagt de genodigden zich voor te stellen en in het kort het standpunt over tariefdifferentiatie aan te geven.



De heer Garmann van Connexion is concessiemanager. Connexion is voorstander van tariefdifferentiatie en brengt dit ook in de praktijk. Een recent voorbeeld van tariefdifferentiatie is de dalkorting in IJsselmond.

Een gegeven is dat de OV-kaart is geïntroduceerd; er is een gewenningsperiode nodig. Men moet voorzichtig zijn deze periode nieuwe producten in voeren.

Er zullen meer initiatieven in Nederland zijn. Voorkom dat verschillende producten in Nederland ontstaan. Maak landelijke afspraken.

De heer Weinholt is adjunct-directeur van De Vier Gewesten Personenvervoer.

De organisatie is voorstander van tariefdifferentiatie. Er worden in de regiotaxi gedifferentieerde tarieven gehanteerd. Zo zijn de tarieven in de weekeinden en avonden lager.

Doel van tariefdifferentiatie is om vervoerspieken zo goed mogelijk af te vlakken en het vervoer zo goed mogelijk te plannen.

De indruk bestaat dat dankzij tariefdifferentiatie klanten gestuurd kunnen worden. Dat kan leiden tot meer kwaliteit.

Tussen doelgroepen kunnen ook verschillende tarieven gehanteerd worden.

Regiotaxi en bus moeten elkaar aanvullen. Er moet meer aandacht zijn voor de overgang tussen taxi of bus. Er is nu nog twee keer een instaptarief, iets dat minder wenselijk is.

Er wordt in de Regiotaxi nog niet gewerkt met de chipkaart, er wordt aan gewerkt; er zijn pilots.

De heer Halbesma is voorzitter van ROCOV Flevoland, een organisatie waarin diverse groepen uit de Flevolandse samenleving vertegenwoordigd zijn. Dat zijn onder meer gehandicapten, scholieren, studenten, ouderen, kleinere kernen, Rover en fietsersbond.

ROCOV Flevoland is niet alleen trendvolgend maar wil ook zaken uitzetten. Een voorbeeld is een project over het nachtvervoer.

Tariefdifferentiatie is nog niet uitgebreid besproken. Belangrijk voor ROCOV Flevoland is kostenneutraliteit. Er is al sprake van tariefdifferentiatie. Scholieren en andere grootverbruikers betalen lagere prijzen en zij willen dit zo houden. Ook willen de leden van ROCOV door invoering van meer vormen van tariefdifferentiatie anderen niet opzadelen met extra kosten. Er wordt wel gedacht 'we kunnen dit naar de werkenden doorschuiven omdat de werkgever wel betaalt', maar dat is niet altijd het geval.

Recentelijk is de dienstregeling in Lelystad onderzocht. Voorgesteld werd het openbaar vervoer voor ouderen gratis te maken. De ouderen voelen zich echter niet senang bij gratis openbaar vervoer, zij hebben liever optimaal vervoer.

Het openbaar vervoer kan nooit gratis zijn, er moet altijd een dienst tegenover staan.

Mensen die veel reizen, maken zich zorgen over de grote lappendeken die dreigt te ontstaan. De leden willen eenvormigheid.

De heer Douma is secretaris van ROCOV Overijssel. ROCOV Overijssel heeft geen expliciet standpunt t.a.v. tariefdifferentiatie. De provincie heeft op dit punt nog geen beleid geformuleerd. ROCOV is bij de invoering van de ov-kaart wel akkoord gegaan met het handhaven van de bestaande tariefdifferentiatie, korting voor ouderen en jongeren, een hoger tarief voor de Hanzelijn en 20% daluorkorting.

Belangrijke voorwaarde voor het invoeren van tariefdifferentiatie is bevordering van het openbaar vervoer en verbetering van de model split: de verdeling van reizigers over de verschillende vervoersvormen.

Een andere belangrijke voorwaarde is dat geen verwarring ontstaat door tariefdifferentiatie voor reizigers tussen Flevoland en Overijssel. Er zijn negentien vervoersautoriteiten; met de beste bedoelingen kun je dan makkelijk klantvriendelijke maatregelen treffen.

Voorts moet gelet op de wens tot kostenneutraliteit tariefverlaging gecompenseerd worden door grotere aantallen reizigers of door bijdragen van derden.

Het is niet aanvaardbaar dat voor bepaalde groepen in de spits het tarief wordt verhoogd omdat dat leidt tot vraaguitval.



Ook mag het niet zo zijn dat de wens tot kostenneutraliteit leidt tot snijden in het voorzieningsniveau.

Tenslotte: houdt het zo eenvoudig mogelijk, het moet transparant zijn voor de reizigers. Als het niet transparant is - u bent bezig met psychologische processen - krijgt u geen reizigers.

Voor de lijnen die vanuit Flevoland naar Overijssel rijden, ziet ROCOV geen noodzaak tot tariefdifferentiatie.

Meer in het algemeen kunnen tariefacties gebruikt worden voor het bestrijden van files, bij opening van woonwijken, of i.s.m. derden om bussen te laten rijden naar bijvoorbeeld industrieterreinen of attracties.

De heer De Boer is directeur ondersteunende diensten van Pieter Zandt Scholengemeenschap, een reformatorische school met regionale vestigingen. In het algemeen is het zo dat de jongere leerlingen meestal wel in of in de buurt van hun woonplaats les kunnen volgen, worden ze ouder dan gaan ze naar Kampen. Daarbij gaat het om zo'n 1.800 leerlingen. De leerlingen komen van ver, onder andere uit Dokkum, Den Helder, Enkhuizen, Oldebroek en Hoogeveen. Vanuit Dokkum rijdt een speciale buslijn die door de ouders wordt bekostigd.

Scholieren zorgen voor pieken in het openbaar vervoer. Dat lijkt niet te stroken met het doel van tariefdifferentiatie zoals dat hier genoemd is. Het belang van de school is om korting voor scholieren zo hoog mogelijk te krijgen. Er is geen goed gevoel dat tariefdifferentiatie voor scholieren goed kan uitpakken

De heer Hiemstra: het Emelwerda College in Emmeloord is een brede scholengemeenschap met ca. 1.400 leerlingen. De leerlingen komen uit de Noordoostpolder maar ook uit plaatsen uit de drie aangrenzende provincies. Verwacht wordt dat leerlingen met één pas vlot naar Emmeloord kunnen rijden. De leerlingen moeten vanaf de bushalte nog enkele honderden meters lopen maar dat is geen enkel bezwaar.

Waar de school belang bij heeft is dat de bussen op tijd rijden, dat er voldoende bussen en voldoende zitplaatsen zijn en dat een gereduceerd scholientarief betaald wordt.

Eigenlijk zou er naar analogie van de gratis schoolboeken ook gratis openbaar vervoer moeten zijn. Het college heeft 200 personeelsleden. Voor zover bekend komt geen enkele collega met het openbaar vervoer.

De heer Atkins: Natuur en Milieu is een vereniging met ca. twintig ledenorganisaties waaronder enkele die zich richten op openbaar vervoer.

Van openbaar vervoer moet optimaal gebruik worden gemaakt en het moet een alternatief zijn voor de auto. Bij de klimaatdoelstellingen van de provincie is mobiliteit uitgesloten, dit zou anders moeten. De Regiotaxi is een mooi product, maar nog onbekend. De bestaande reiziger is een belangrijke doelgroep maar ook de 'net niet reiziger' is een interessante doelgroep. Hij moet beter geïnformeerd worden over de mogelijkheden van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Ook een verleidingstrategie is belangrijk, dus niet in de spits de reis duurder maken. Bijdragen van derden is interessant, bijvoorbeeld om vervoer naar bedrijventerreinen mogelijk te maken. Natuur en Milieu heeft een eigen panel van 250 personen, onder hen kan ook een enquête uitgevoerd worden.

De heer Sloot van Kennisplatform Verkeer en Vervoer: het platform wordt betaald door verschillende overheden. De organisatie geeft advies aan decentrale overheden.

Tariefdifferentiatie is aan de ene kant heel bekend, aan de andere kant is er nog veel te leren. Het platform heeft nog geen eendoordeel. Uit verschillende evaluaties is te halen: hou het klein, maak het transparant, baken de doelgroep af, weet heel goed wat je wilt bereiken, durf te experimenteren, durf geld te verliezen.



De heer Van Kesteren van KPVV: er is twee jaar geleden een rapport over tarieftrends in Europa uitgebracht. Het rapport is te vinden op de website van KPVV. Er zijn tien tarieftrends gevonden zoals speciale tarieven voor doelgroepen en flat fair, een vast tarief.

Het aantal projecten met gratis openbaar vervoer van redelijke schaal in 2010 bedraagt zeventig in Nederland. Een groot deel daarvan is vijftien plusinitiatieven. Andere doelgroepen zijn de WMO, het winkelend publiek en toeristen.

Zeeland heeft zo'n toeristisch project: recreatiebedrijven, de VVV en gemeenten betalen mee aan een pas die voor een bepaalde periode het recht geeft op gratis openbaar vervoer binnen het gebied.

Uit evaluaties komt naar voren dat het effect van gratis openbaar vervoer toch wel tegenvalt. Veel initiatieven zijn gekoppeld aan een bepaald doel. In bijna alle gevallen zijn er meer mensen in de bus, maar het zijn vooral bestaande busreizigers die meer reizen.

In Brabant is een grote proef gehouden met lagere tarieven voor de groep 'min 12, 65 plus'. Uit de evaluatie blijkt dat er nauwelijks toename is.

Samenvattend zijn de aanbevelingen te geven in een woord van vijf letters, 'smart'. Selectief, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden. Bepaal van te voren het doel, kies een doelgroep, doe het tijdelijk, doe het om een bepaald product te promoten, doe het samen met iets anders. En zorg voor gemak.

Voorbeelden: in Groningen zijn de haltes volledig toegankelijk gemaakt en er is gratis vervoer voor WMO'ers gekomen. Het mes snijdt hier aan twee kanten.

In Waterland is een nieuwkomerkaartje geïntroduceerd voor nieuwe inwoners: ze krijgen gratis openbaar vervoer gedurende een introductieperiode.

3. Pauze

De voorzitter schorst de vergadering voor een pauze van 16.10 uur tot 16.25 uur.

4. Tweede gespreksronde

De voorzitter: leden van de commissie krijgen de gelegenheid vragen te stellen aan de genodigden

De heer Van Dijk: hoeveel vormen van tariefdifferentiatie zijn er? Er zijn al enkele genoemd: tijd, plaats, doelgroep, kwaliteit en gebruiksfrequentie. Zijn er meer en welke zijn de belangrijkste?

De Heer Van Kesteren (KPVV) dit zijn de belangrijkste. Bij de afzonderlijke invulling zijn er echter veel verschillende mogelijkheden.

Wellicht moet er meer aandacht zijn voor de bestaande doelgroepen zoals scholieren en studenten. Het is een groep die bekend is met het systeem en na het afstuderen nog geen definitieve mobiliteitskeuze heeft gemaakt. Je moet ook niet alleen naar auto of openbaar vervoer kijken maar naar de reis van a naar b. Je moet combinaties maken. Geef bijvoorbeeld bij een abonnement voor de komende vijf jaar honderd kortingsbonnen voor het huren van een auto.

De heer Garmann (Connexion): het is lastig om een keuze te maken. Alle vormen van differentiëren kunnen een gunstig effect hebben. Het is afhankelijk van bijvoorbeeld het gebied, van de doelgroep.

De heer Goossens: leidt tariefdifferentiatie tot spreading?

De heer Garmann (Connexion): in elk gebied worden dalkaartjes gebruikt die per gebied onderling verschillen in tarief. Je ziet duidelijk dat ze van invloed zijn op het tijdstip van reizen; het heeft wel degelijk effect.

De heer Halbesma (ROCOV Flevoland): het doel van openbaar vervoer is dat de reiziger consequent gebruik kan maken van openbaar vervoermiddelen. Als tariefdifferentiatie daarbij helpt is dat mooi. Er zijn soms ongewenste effecten zoals bij de NS waarbij men veel gehandicapten wilde meenemen in de trein. Dat moet natuurlijk kunnen maar als dat leidt tot meer dan een kwartier vertraging stoot dat anderen af.



De heer De Boer (Pieter Zandt Scholengemeenschap): is er geen combinatie tussen auto en openbaar vervoer te bedenken? Bijvoorbeeld: iemand die wegenbelasting betaalt, krijgt korting op het openbaar vervoer.

De heer Goossens (PvdA): als scholieren een forse korting krijgen, kunnen de scholen de lessen dan later laten beginnen? Is zo'n afspraak mogelijk?

De heer De Boer (Pieter Zandt Scholengemeenschap): de leerlingen komen van ver. Na de busreis moeten ze soms ook nog fietsen. Uitgangspunt is ze niet voor zes uur van huis te laten vertrekken en ze om zes uur terug te laten zijn. De lessen moeten daarvoor tussen 08.45 uur en 15.15 uur plaatsvinden. Het is voor het Pieter Zandt Scholengemeenschap moeilijk om daar veranderingen in aan te brengen.

De heer Hiemstra (Emelwerda College): voor ons geldt hetzelfde. De school maar ook de ouders vinden het heel vervelend als vertrek en thuiskomst nog eerder of later plaatsvinden.

De heer Atkins (Natuur en Milieu Flevoland): voordat je met tariefdifferentiatie kunt beginnen heb je een ov-chipkaart nodig. Almere biedt zo'n kaart aan voor een lage prijs. Dat is al een eerste kennismaking met het openbaar vervoer.

De heer Simonse: wat is het profiel van de 'net niet reiziger'?

De heer Atkins (Natuur en Milieu Flevoland): het is een term van Rover.

De heer Humbert (Connexxion): er zijn zeven miljoen mensen die één keer per jaar met de bus of de trein gaan en voor de rest van het jaar met de auto reizen. Ze kiezen voor het gemak en beschouwen het openbaar vervoer als onzeker. Als je iets met tariefdifferentiatie doet, moet het die onzekerheid reduceren.

De heer Douma (ROCOV Overijssel): bij een experiment moet de context optimaal zijn: zorg dat de reisinformatie, de aansluitingen etc. etc deugen.

De heer Van Kesteren (KPVV): openbaar vervoer is niet logisch. Het is bedacht door technuten maar gebruiksvriendelijkheid staat lang niet altijd bovenaan.

Een interessante ontwikkeling is dat de NS zes reizigersgroepen onderscheidt. Er is bijvoorbeeld een groep die niet op tijd hoeft te zijn. De mogelijkheid om te werken tijdens de reis vinden ze belangrijker. Het zou goed zijn om zo'n nieuwe manier van kijken naar doelgroepen te vertalen naar het streekvervoer.

De heer Halbesma (ROCOV Flevoland): wat betreft de 'net niet reiziger', in Almere is het gelukt meer dan 50% reizigers te trekken door de frequentie van de stadsbussen te verhogen.

De heer van Humbert (Connexxion): er is ook flat fair ingevoerd. Combinaties van maatregelen hebben meer kans van slagen.

Mevrouw Dijkstra: de 'net niet reizigers' zijn degenen die voor volle wegen zorgen als het weer slecht is?

De heer Atkins (Natuur en Milieu Flevoland): het gaat meer om mensen die ad hoc reizen.

De heer Van Schoot: zijn de venstertijden van scholen echt zo strak, kun je pieken niet platter krijgen?

De heer Garmann (Connexxion): pieken achter elkaar geven ook continuïteit. Maar er moet ook aanbod zijn. Wij willen differentiëren maar zijn afhankelijk van onder meer scholen en bedrijven.

De heer Van Schoot: kun je door samenwerking een oplossing vinden?

De heer Garmann (Connexxion): er is overleg, maar dat heeft vooral betrekking op het afstemmen van lestijden.

De heer Goossens: zou een actievere benadering helpen?

De heer Garmann (Connexxion): Connexxion wil een ronde langs de scholen maken. Het is is een actiepunt. In het noorden van het concessiegebied zijn er geen voorbeelden van samenwerking wat betreft bedrijventerreinen. Het is een interessante optie, afstemmen in plaats van afwachten.

De heer Goossen: als de provincie een prikkel inbouwt?

De heer Garmann (Connexxion): zouden we dan wel in actie komen? Dat is niet de reden om in actie te komen.



De heer Douma (ROCOV Overijssel): de aansturing wordt anders; de provincie kan meer beïnvloeden.

De heer De Boer (Pieter Zwart Scholengemeenschap): aanpassingen van de roostertijden zijn nauwelijks mogelijk. De onderwijsdoelstellingen moeten gehaald worden. Er is wel naar gekeken. Alle leerlingen zijn met hun postcode in een tabel gezet om te kijken of afhankelijk van de reisafstand verschuivingen mogelijk zijn. Er wordt al een jaar aan gerekend maar het is bijna niet haalbaar.

De heer Simonse: piekvervoer is heel voorspelbaar, waar zit de pijn?

De heer Garmann (Connexion): piekvervoer betekent dat bussen niet efficiënt ingezet kunnen worden. Volle rijden heen, lege rijden terug. Bovendien, als in de spits een bus vol zit dan is het lastig om nieuwe mensen aan te trekken.

De voorzitter: kun je met de ov kaart meer met reizigerswensen rekening houden, bijvoorbeeld de een wil snel vervoer, de ander wil veel haltes.

De heer Garmann (Connexion): de ov kaart heeft als voordeel dat je beter weet hoe reizigers zich verplaatsen.

Mevrouw Dijkstra: moet tariefdifferentiatie altijd leiden tot een tariefverlaging? Mag voor hoogwaardig meer betaald worden?

De heer Humbert (Connexion): op sommige trajecten zijn hogere tarieven ingevoerd. Prijs is niet altijd het enige argument. Sommige groepen kijken naar de prijs, anderen kijken naar de kwaliteit. Er is een markt voor meer kwaliteit en service.

De heer Halbesma (ROCOV Flevoland): er is zeker een markt voor kwaliteit. Een klant wil voor betere diensten betalen. De politiek zit soms het realiseren van kwaliteit in de weg. Zo is besloten extra haltes voor de Q-liner op de route van Lelystad naar Groningen in te lassen. Dat betekent een langere reistijd. Iemand die snel naar het noorden wil ziet dat als vermindering van kwaliteit. Overigens, hou in de gaten dat het tarief concurrerend moet zijn met de NS, dat is niet altijd het geval.

De voorzitter: wat houdt kwaliteit in? Een halte voor de deur of snel rechtstreeks reizen?

De heer Humbert (Connexion): dat verschilt per groep.

De heer Van Kesteren (KPVV): maak onderscheid tussen openbaar vervoer en collectief vervoer; je moet de ene doelgroep iets meer geven dan de andere. Collectief en openbaar kunnen elkaar in de weg zitten.

De heer Weinholt (Regiotaxi): in Lelystad is het instaptarief verhoogd, de vervolgzones hebben een lager tarief gekregen. In Lelystad kun je makkelijker met het openbaar vervoer en is een relatief duurdere regiotaxi minder snel nodig.

De voorzitter: hoe zit het met de bekendheid, het imago van de regiotaxi?

De heer Weinholt (Regiotaxi): de onbekendheid en het oude beeld van VMO-vervoer mindert, maar er is nog veel te winnen. Het ov presenteren als één systeem, daarmee kun je winnen.

De heer Stuivenberg: waarom zijn er meerkosten door tariefdifferentiatie? Dat moet toch binnen het openbaar vervoer geregeld kunnen worden?

De heer Garmann (Connexion): de provincie stelt de voorwaarden, de vervoerder moet daaraan voldoen. Hoe vaak bijvoorbeeld in de dalperiode wordt gereden wordt, wordt door de provincie bepaald.

De heer Stuivenberg: zijn er meerkosten door het invoeren van tariefdifferentiatie?

De heer Garmann (Connexion): er is nog geen concrete vraag geweest naar de meerkosten. Er zullen meerkosten zijn door computersystemen, er zijn minder inkomsten door tariefdifferentiatie.

De heer Stuivenberg: kan het binnen budget van het openbaar vervoer of is er geld nodig van de overheid?

De heer Garmann (Connexion): dat is moeilijk te zeggen. Het ene zal voordeliger zijn, het ander duurder.

De heer Stuivenberg: is er een belang bij toename van het aantal reizigers in financiële zin?

De heer Garmann (Connexion): ja. Meer passagiers betekent meer inkomsten.



De voorzitter: meer mensen met een lager tarief kan voor meer opbrengsten zorgen?

De heer Humbert (Connexxion): de meeste praktijkproeven geven aan dat kortingen niet tot extra opbrengsten leiden, wel tot meer mensen in de bus.

Mevrouw Dijkstra: hoe is landelijke de eenheid bij grensoverschrijdend vervoer te realiseren.

De heer Garmann (Connexxion): er wordt landelijk over gesproken. Uniformiteit hoeft niet te betekenen dat alles overal hetzelfde is, maar dat het in de basis wel op elkaar aansluit.

De heer Van Schoot heeft als drie belangrijkste zaken onthouden een goede frequentie, betrouwbaarheid en transparantie.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering 17.45 uur.

Verslag bijeenkomst 7 oktober 2010

VERSLAG

STATENGRIFFIE

registratienummer:
1057206

Betreft: rondetafelbijeenkomst Commissie Werk over tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer

Datum: 7 oktober 2010

Tijd: 16.00 uur

Locatie: Brennels Buiten in Kraggenburg

Aanwezig

De heer P.T.J. Pels (voorzitter), de heer W. Boerma (commissiegriffier).

Aanwezig zijn

De heer L. Verbeek, commissaris van de Koningin in Flevoland, de heer P. Vermeulen, wethouder Noordoostpolder en de heer G. Dijksterhuis (later), wethouder Zeewolde.

De heer W.C. Noordergraaf (VVD), mevrouw M.H. Nijhuis (CDA), de heer K. Tadema (ChristenUnie), mevrouw G.A. Dijkstra (PvdD), de heer F.N.M. van Schoot (GroenLinks), de heer J.N. Simonse (SGP), de heer A.P. Stuijvenberg (SP).

De heer R. Kuyper, medewerker van de provincie Flevoland.

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 16.00 uur. Hij heet de aanwezigen welkom op deze speciale bijeenkomst van de commissie Werk van de provincie Flevoland.

Gedeputeerde Van Diessen kan niet aanwezig zijn in verband met de behandeling van OV Saal in de Tweede Kamer. Hij wordt vervangen door de heer Verbeek. Wethouder Jansen van de gemeente



Lelystad is afwezig in verband met ziekte. De heer Vermeulen vervangt de portefeuillehouder openbaar vervoer, de heer Poppe van de gemeente Noordoostpolder, die eveneens naar de behandeling van OV Saal is.

Er is inmiddels een enquête gehouden door commissieleden onder buspassagiers en via het internet. Gecombineerd met de resultaten van de beide rondetafelgesprekken moet dit inhoud geven aan de politieke discussie in de Staten over tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer aan het einde van het jaar.

De heer Noordergraaf en mevrouw Nijhuis geven een toelichting op de pilot tariefdifferentiatie openbaar vervoer en de enquête.

2. Eerste gespreksronde

De heer Vermeulen: de gemeente hecht aan goede verbindingen met het nieuwe spoorstation in Lelystad.

De verbinding met het noorden kent alleen de Qliner. Na 2012 wordt deze in verband met de Hanzelijn geknipt en vertrekt hij alleen vanaf Emmeloord naar Groningen maar niet meer naar Lelystad. Dat is een zorg.

De ov kaart is moeilijk verkrijgbaar in de Noordoostpolder.

Een aantal dorpen is niet of slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Schokland is nauwelijks bereikbaar. Omdat Schokland belangrijk is zouden in het kader van tariefdifferentiatie acties gevoerd kunnen worden.

De regiotaxi is belangrijk. Het vult het gat op van goede verbindingen en frequenties in de dorpen. De regiotaxi moet in stand worden gehouden.

Enkeltjes bij de chauffeur zijn goedkoper dan de ov kaart.

Van gordels in bijvoorbeeld de Qliner wordt nauwelijks gebruik gemaakt. Deze lijn verliest de beoogde tijdwinst door veel in plaatsen rond te rijden. Als de Qliner goed functioneert is een superbus niet nodig.

Er is nog een bedrag over van het regiospecifieke pakket Zuiderzeelijn. Dit kan wellicht benut worden in het kader van het openbaar vervoer.

De heer Van Schoot: is de regiotaxi belangrijker dan het openbaar vervoer?

De heer Vermeulen: niet belangrijker maar het voorziet in de leemtes en het voorziet in een behoefte. De indertijd ingevoerde iets hogere tarieven leidden tot minder gebruik; je moet je goed afvragen waar de grens ligt. Het gebruik van de regiotaxi is nu hersteld.

De heer Tadema: het hogere tarief heeft op de langere termijn dus geen effect gehad?

De heer Vermeulen: daar lijkt het op. Het zou goed zijn dit te onderzoeken. In het landelijke gebied heeft men er behoefte aan.

De heer Tadema: er is geen alternatief in het landelijk gebied.

De heer Verbeek: de vraag is 'wat wil je met je mobiliteitsbeleid? Mobiliteitsbeleid gaat niet alleen over openbaar vervoer maar over mobiliteit als geheel. Je wilt prikkels ontwikkelen om mensen tot een ander keuze te brengen. Het hoofdstuk sociale activering hoort thuis in een WMO-discussie. Eén van de middelen voor meer sociale activiteit is het mensen mogelijk maken mobieler te zijn. Projecten om bejaarden vanuit sociale activering gratis te laten reizen bleken alleen effect te hebben op bejaarden die al in de bus zaten. Je moet in het mobiliteitsbeleid je eigen verantwoordelijkheid formuleren. Maar sociale activering is iets heel anders dan mobiliteitsbeleid. Een van de oorspronkelijke doelstellingen van de ov kaart is een goede vergelijking te hebben tussen de kilometerprijs van het openbaar vervoer en dat van de auto. Het wordt interessant om aan de knoppen te draaien als de automobilist ziet dat hij meer kwijt is. In Singapore zien automobilisten op elektronische borden langs de weg wat de hoogte van de tol is. Die wordt hoger als het drukker wordt. Iedereen heeft in zijn hoofd een bedrag dat hij over heeft voor zijn vervoer. Als het tarief te hoog wordt, stappen ze op speciaal aangelegd parkeerterreinen over op de bus.



In Amsterdam heeft men aan de hand van de ov kaart het reisgedrag onderzocht. Men was stom verbaasd dat dat heel anders was dan altijd werd aangenomen. Het heeft geleid tot een nieuwe lijn die veel dienstverlenender is en waarvan goed gebruik wordt gemaakt.

De heer Kuyper: de opmerkingen over lijn 315 worden doorgegeven. De ov kaart is verkrijgbaar maar dat is nog niet goed gepubliceerd. De communicatiecampagne moet nog van start. De markt begint overigens zelf extra verkooppunten in te richten. Van de regiotaxi wordt goed gebruik gemaakt. Mobimax, de voorloper van de regiotaxi, is indertijd te goedkoop in de markt gezet. Bij de regiotaxi is het tarief voor korte ritten relatief hoog en voor lange ritten relatief laag. Dat is gunstig voor het landelijk gebied. Verhoging van de tarieven heeft niet geleid tot daling van het gebruik. De regiotaxi rijdt dagelijks.

De heer Dijksterhuis zegt dat openbaar vervoer in Zeewolde een belangrijk thema is. Veel scholieren maken gebruik van openbaar vervoer. Om het kwartier rijden er bussen. Veel fietsende scholieren maken bij slecht weer (de pont over het randmeer vaart dan niet) volop gebruik van bussen, die dan te weinig capaciteit hebben; er komen wel extra bussen maar er gaat in de opstartperiode nog veel mis.

Van de regiotaxi wordt weinig gebruik gemaakt, het is bijna geen alternatief, zegt men. In de avonduren van Almere naar Zeewolde is een heel gedoe, je kunt je beter even laten ophalen. Er zijn veel forensen. Het gros daarvan gebruikt de auto omdat het openbaar vervoer geen alternatief is.

De gratis bus naar Almere in de daluren leidde nauwelijks tot extra gebruik. Blijkbaar is de kwaliteit van het openbaar vervoer belangrijker dan het tarief.

Het vervoer in Zeewolde is vooral extern gericht. Om naar het centrum te gaan gebruikt men de fiets of de auto.

De heer Verbeek: met fietsbeleid kun je spectaculaire resultaten halen door een combinatie van fiets- en busgebruik goed te faciliteren. De fietser is zo belangrijk dat de NS de ideale fietsprojecten bij stations inmiddels tot integraal onderdeel van de eigen dienstverlening heeft gemaakt.

De heer Dijksterhuis: voor het bedrijventerrein Trekkersveld is een project voorgesteld om fietsers op het terrein beter te faciliteren.

De heer Noordergraaf: in Parijs wordt door abonneementhouders op gratis fietsen elektriciteit opgewekt en aan het net geleverd.

De heer Dijksterhuis vraagt zich af of de snellijn richting Utrecht interessant is.

De heer Kuyper: er is sprake van een toename van het gebruik van het openbaar vervoer in Zeewolde.

3. Tweede Gespreksronde

De heer Tadema: er is sprake van vier vormen van tariefdifferentiatie: tijd, plaats, kwaliteit en doelgroepen.

De heer Vermeulen: plaats is belangrijk, bijvoorbeeld Schokland of in het kader van evenementen. Er is een grote pendel richting Lelystad. Een goed dalurentarief zou het gebruik van openbaar vervoer kunnen stimuleren. Een goede parkeervoorziening in Lelystad zou ook helpen, je moet nu in Lelystad voor het parkeren betalen. Sommigen rijden daarom door naar Almere om daar de trein te pakken. Vergeet niet dat er in Flevoland vaak geen alternatief is voor de auto.

De heer Verbeek: het is goed om je daar bewust van te zijn en geen anti-autobeleid te voeren. Er zijn legio voorbeelden in de provincie dat de auto het enige vervoermiddel is. Het is altijd en, en, en. Je kunt de verhouding proberen te beïnvloeden maar sluit geen vervoermiddel uit.

Als je het over doelgroepen hebt moet je goed weten wat je wilt. Scholieren moeten op een bepaald tijdstip ergens zijn, anders krijgen ze straf. Dat beïnvloed je niet. Je kunt natuurlijk wel proberen de lestijden tussen vervoersbedrijf en school af te stemmen.



De heer Vermeulen: automobilisten die zien wat hun auto en het openbaar vervoer per kilometer kost en die goede parkeervoorzieningen krijgen, krijg je zo makkelijker in het openbaar vervoer.

De heer Verbeek: bij gratis busvervoer op koopavonden wordt massaal gebruik gemaakt van de bus. Je kunt denken aan koppelverkoop: een kaartje voor het concertgebouw is dan inclusief openbaar vervoer er naar toe.

De heer Dijksterhuis: het gaat om goed openbaar vervoer, de prijs is minder belangrijk. Een hogere prijs zou je kunnen gebruiken om iets mogelijk te maken, betere kwaliteit, hogere frequentie. Het reizen voor scholieren goedkoper maken heeft geen zin, ze moeten toch naar school.

De heer Verbeek: mensen willen meer betalen voor kwaliteit. De NS komt in de problemen omdat ze te weinig capaciteit heeft in de eerste klas, waarvoor meer belangstelling ontstaat.

Mensen willen ook meer betalen voor een goede busverbinding, in de Randstad zie je dat al. Het zou goed zijn daar mee te experimenteren.

De heer Dijksterhuis: de grotere bedrijven willen via hun personeel daaraan bijdragen.

Mevrouw Dijkstra: moet tariefdifferentiatie altijd leiden tot lagere tarieven?

De heer Vermeulen: dat is een moeilijke afweging. Wie moet voor de kosten opdraaien? Je moet het onderzoeken: hoe reageert de vraag op de prijs en de prijs op de vraag.

De heer Dijksterhuis: de eerste associatie met tariefdifferentiatie was dat er gestunt zou worden met prijzen in de steden ten koste van het platteland. Dat schijnt anders te liggen maar tariefdifferentiatie mag natuurlijk niet ten koste gaan van het platteland en de dorpen, het mag niet ten koste gaan van openbaar vervoer elders.

Laat andere partijen, die er baat bij hebben, er aan mee betalen of laat de gebruiker meer betalen.

De heer Van Schoot: kan de gemeente helpen scholen en vervoersbedrijven met elkaar in gesprek te brengen om piekvervoer te verminderen?

De heer Dijksterhuis: dan moet je veel scholen benaderen, een hele uitdaging. Er lijkt geen alternatief te zijn voor het bestaande lesschema. Onderwijsaanbod in Zeewolde kan wel het piekvervoer verminderen.

De heer Van Schoot: kan er een combinatie gemaakt worden met het vervoer naar speciaal onderwijs?

De heer Dijksterhuis: een combinatie is niet mogelijk vanwege de aard van de kinderen die naar het speciaal onderwijs gaan. En er gelden aparte voorschriften.

De heer Vermeulen denkt dat in de Noordoostpolder een gesprek met scholen zinvol is. Een ov-fietsexperiment zou interessant zijn gezien de grote aantallen fietsende scholieren.

De heer Stuivenberg: kunnen de eventuele meerkosten van tariefdifferentiatie binnen het budget voor openbaar vervoer gevonden worden of zijn gemeente bereid bij te passen?

De heer Dijksterhuis: onder de huidige omstandigheden is het antwoord makkelijk te geven, het zal lastig zijn. Waar de ene krijgt moet de ander inleveren. Alternatief is de gebruiker te laten betalen, maar dan moet openbaar vervoer ook een echt alternatief zijn. In Zeewolde is dat niet het geval.

De heer Vermeulen: de uitgaande pendel is naar het zuiden gericht met als knelpunt de Hollandse Brug. Als er goede opstapmogelijkheden en goede verbindingen zijn, zal men wel wat over hebben voor dat voordeel.

De heer Verbeek: het is beter als gemeenten hun mobiliteitsbeleid vertalen naar de inrichting van de openbare ruimte, goede opstapplaatsen in een goede omgeving, etc. Dat gebeurt nog te weinig.

De heer Simonse: speelt het aspect sociale veiligheid in het openbaar vervoer?

De heer Dijksterhuis: er zijn klachten geweest over gedrag van scholieren. Andere problemen zijn niet bekend.

De heer Vermeulen heeft niet het idee dat er problemen zijn.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de vergadering 17.50.



Provinciale Staten van Flevoland,

gelezen het voorstel van het Presidium van 7 december 2010, nummer 1084609

BESLUITEN:

1. De volgende algemene conclusie met betrekking tot de pilot strategische sturing te onderschrijven:
 - a. het traject van de pilot strategische sturing in de statencommissie Werk is een goed en nuttig proces geweest dat, ook met het oog op de toekomst, nadere evaluatie verdient;
2. De volgende algemene conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot strategische sturing te onderschrijven:
 - a. tariefdifferentiatie is een interessante optie indien zij wordt geïntegreerd in het bredere concept van mobiliteitsmanagement;
3. De specifieke conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot tariefdifferentiatie in het OV te onderschrijven:
 - a. de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerreinen in Flevoland per OV verdient nader onderzoek. De invalshoek hierbij is mobiliteitsmanagement zoals bij de algemene conclusie is omschreven, terwijl tevens als aandachtspunt geldt het verkrijgen van een financiële bijdrage vanuit bijvoorbeeld het bedrijfsleven.
4. Het onderzoek onder 3 vorm te geven door onder meer rondetafelgesprekken (van provinciale staten via de woordvoerders OV) met het bedrijfsleven, gemeenten en andere betrokkenen te organiseren en met hen te spreken over de diverse mogelijkheden. Deze gesprekken te houden in de periode mei - juni 2011.
5. De inhoud van deze rondetafelgesprekken te gebruiken als input voor een politieke discussie die afgerond wordt met een statenbesluit.

Aldus besloten in de openbare vergadering van Provinciale Staten van 27 januari 2011.

griffier,

voorzitter,