

MEMO

Wanneer: Statencommissie EMS van 6 mei 2020

Onderwerp: Programma Mobiliteit & Ruimte

Door: Jan de Reus

Doel: Beantwoording vragen

Geachte volksvertegenwoordigers van Flevoland / beste statenleden,
Onderstaand treft u alle antwoorden aan op de door u gestelde vragen.

Beantwoording van de vragen van Groen Links:

- *Hoe worden de verschillende stellingen gewogen? Wordt er een gemiddelde genomen of wordt er gekeken naar meerderheden?*

De doelstelling van de continua is om in de beantwoording door alle fracties een gemene deler te herkennen die bepalend is voor de beleidsvoorbereidende taak van GS.

- *Stelling B1: Hoe wil GS files voorkomen? Gaat dat vooral om extra asfalt, of juist om bijv. alternatieve methoden aantrekkelijker te maken?*

Deze uitvraag in de vorm van continua is juist bedoeld om de voorkeur van alle fracties te vernemen. Zie hiervoor continuüm A2.

- *Stelling H1: Deze stelling impliceert een tegenstelling. Veronderstelt GS niet dat beide mogelijk en nodig zijn? (snelle fietsroutes als aanvulling op het basisnetwerk).*

Dit continuüm wil graag met betrekking tot dit onderwerp uw voorkeur vernemen in het geval er gekozen zou moeten worden.

- *Verduurzaming van de mobiliteit is belangrijk om onze klimaatdoelen te halen. Wordt dit onderwerp ook meegenomen in het nieuwe programma?*

Verduurzaming maakt reeds onderdeel uit van ons vigerende Programma Mobiliteit & Ruimte. Via continua F1 en F2 kunt u uw voorkeur voor verdere verduurzaming kenbaar maken.

- *Hoe verhoudt het recent afgesloten schoneluchtakkoord zich tot het nieuwe programma mobiliteit?*

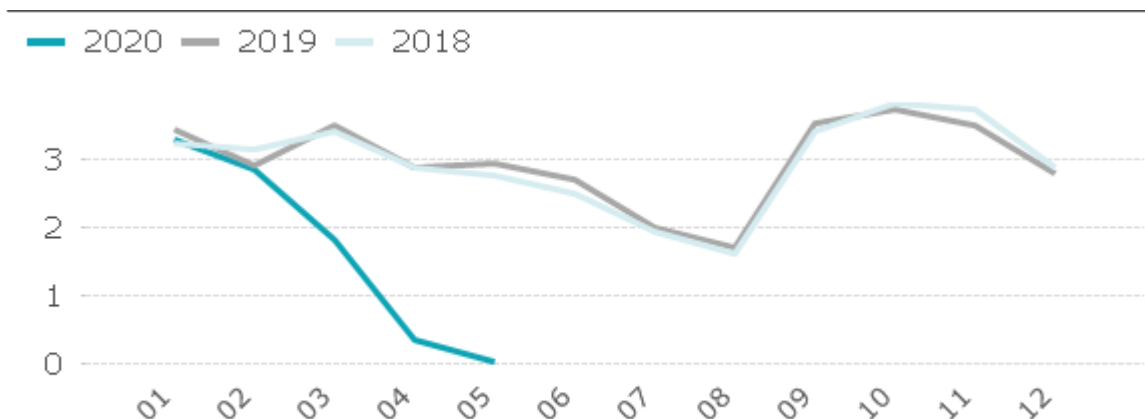
Relevante ontwikkelingen op aanpalende beleidsvelden krijgen door middel van opgaven voor mobiliteit een plek in het nieuwe Programma Mobiliteit & Ruimte.

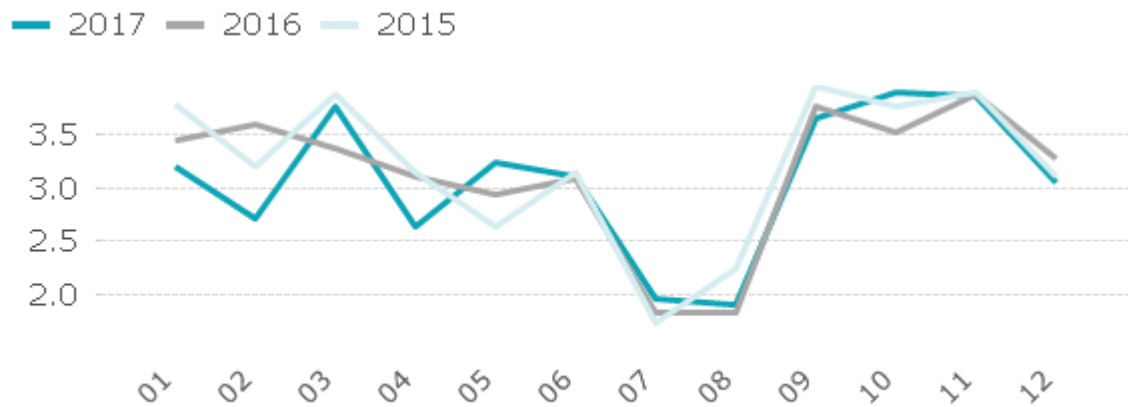
Beantwoording van de vragen van Partij voor de Dieren:

Het is de Partij voor de Dieren, in de meegezonden presentatie, opgevallen dat het OV-gebruik in Flevoland de laatste jaren is afgenomen. In de presentatie wordt hiervoor als (landelijke) reden het extreem warme weer en de stakingsdagen genoemd. Dit klinkt ons als te kort door de bocht en met name de eerste oorzaak (warme weer) klinkt meer als een van de mogelijke gevolgoorzaken van onderliggende oorzaken (zoals bijvoorbeeld onvoldoende capaciteit van OV in de spitsuren). Daarbij is niet de volledige groep OV-gebruikers meegenomen in deze uitkomst. Is er recent nader onderzoek naar het gebruik van het OV door Flevolandse gedaan? Zo ja, kunt u de volledige resultaten met ons delen zodat wij ons een compleet beeld kunnen vormen over deze ontwikkelingen? Zo nee, kunt u de toezegging doen dat in het kader van het toekomstige Programma deze onderzoeken nog gedaan gaan worden en de resultaten hiervan terugkoppelen aan de commissie?

Antwoorden:

1. Het mooie weer is wel degelijk reden voor minder gebruik van het OV. Reizigers kiezen dan vaker voor de fiets. Bij grote hitte gaan mensen sowieso minder op stap. Dat zien we ook terug in andere concessies. Vervoerders merken direct dat een natte periode zoals in februari direct een positief effect heeft op de reizigersaantallen.
2. In het algemeen zien we dat het toenemende gebruik van de (e-)fiets ook een 'concurrent' van het OV is. Enerzijds zijn we blij dat onze inwoners steeds vaker voor de fiets kiezen, de keerzijde is wel dat de vraag naar OV afneemt. Ook dit is een landelijke trend.
3. De stakingsdagen in het voorjaar van 2018 hebben invloed, u ziet dat ook terug in de grafiek.
4. In de OV-concessie IJsselmond is er geen sprake van te weinig capaciteit. Waar nodig zet Connexxion versterkingsbussen in. De aantallen in-/uitstappers en reizigerskilometers worden per maand door Connexxion in een database gezet, waar wij toegang toe hebben. We hebben nogmaals de data geraadpleegd en het blijkt dat er wel rekening is gehouden met kaartjes die verkocht zijn via de 'ticket-box' (op de bus). De data zijn gebaseerd op het daadwerkelijke gebruik op basis van de check-in en check-out van o.a. de OV-chipkaart, OV-studentenkaart en overige kaartsoorten (m.u.v. zichtkaarten maar dit gebruik is zeer beperkt).
5. Over het algemeen constateren wij dat het gebruik van het OV (bus OV-concessie IJsselmond) redelijk stabiel is. In onderstaande grafieken over reizigerskilometers ziet u de jaren 2018, 2019 en 2020 en in een tweede grafiek de jaren 2015, 2016 en 2017. Verschillen per maand hangen vaak samen met de tijdstippen van schoolvakanties (bijvoorbeeld de voorjaarsvakantie in februari of maart). Tot slot: direct valt op dat door het Corona-virus de vraag is ingestort. De getallen op de X-as betreffen maanden en de getallen in de Y-as betreffen miljoenen reizigerskilometers.





Waarom gaan mensen met de trein, waarom gaan mensen met de auto en wat kunnen we in de toekomst doen om mensen uit de auto te krijgen? Kortom, wat is de verhouding in het gebruik van de auto versus de trein?

De keuze voor een vervoermiddel is een individuele keuze van de reiziger. Daarin spelen verschillende factoren mee, als de beschikbaarheid van vervoermiddelen, betaalbaarheid, reistijd, persoonlijke voorkeuren etc. De trein heeft een belangrijk aandeel in de mobiliteit op de as Lelystad - Almere - Amsterdam. Het aandeel is hoger op het moment dat de bestemmingslocatie moeilijker met de auto bereikbaar is, bijvoorbeeld door files, hoge parkeertarieven. Ook het aanbod van het (onderliggend) openbaar vervoer speelt een rol. Zo ligt het aandeel van de trein op de as Flevoland - Amsterdam Centrum op 50% tot 60%. Naar Amsterdam ZO ligt dit aandeel tussen de 30% en 40%. Dat is weliswaar lager dan naar Amsterdam CS, maar nog fors hoger dan het landelijk gemiddelde aandeel van de trein (10 %).

Beantwoording van de vraag van 50PLUS:

Waarom is er weinig aandacht voor de lange termijn (na 2025) en een visie naar 2040 weggelegd in dit Programma Mobiliteit & Ruimte?

Onze mobiliteitsvisie maakt onderdeel uit van het Omgevingsprogramma en loopt tot 2030. Deze wordt vertaald in opgaven en acties van een Programma Mobiliteit & Ruimte telkens voor een planperiode van 4 jaar. Jaarlijks vindt een actualisatie van het vigerende Programma Mobiliteit & Ruimte plaats en worden de bevindingen gerapporteerd bij de programmabegroting.

Beantwoording van de vragen van het CDA:

- *Hoe duid ik de grafiek over 'OV zwakste en beste lijnen', aangezien de zwakste lijn ook de kortste afstand betreft en de sterkste lijn de langste afstand?*

In de grafiek 'OV zwakste en beste lijnen' worden de reizigerskilometers per dienstregelingsuur weergegeven. Bij een overzicht met het aantal reizigerskilometers per lijn hebben lange lijnen een voordeel omdat zij veel kilometers beslaan. Lijnen met een hoge frequentie scoren vaak automatisch beter bij een overzicht met aantal instappers per lijn. De eenheid aantal reizigerskilometers per dienstregelingsuur neutraliseert de invloed van de lengte van de lijn en de frequentie. Door toepassing van de correctiefactor dienstregelingsuur wordt nu een objectief beeld gegeven.

- *Wanneer kunnen de Staten een evaluatie of update van het Programma Mobiliteit & Ruimte tegemoet zien?*

Jaarlijks vindt een actualisatie van het vigerende Programma Mobiliteit & Ruimte plaats en worden de bevindingen gerapporteerd bij de programmabegroting.