

Vragen m.b.t. SB Transitieplan OV

Partij	Nr.	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
GroenLinks		Onderstaande vragen gaan over de tabel op de laatste pagina van de statenbrief:	
	1	Waarom zijn informatiesessies dóór PS? Die zijn toch juist vóór PS?	De kop "door" bovenaan de tabel is algemeen gesteld. Het gaat inderdaad om een informatiesessie voor (de commissie M&M van) PS. Vollediger zou de kop "voor/door/met" zijn.
	2	Mogelijk wordt er aan PS wel om extra budget gevraagd, en dan is er wel een besluit nodig dóór PS. Als dat het geval is, hoe past deze dan in deze tabel?	Het GS-besluit van medio september met betrekking tot het Vervoerplan is onder voorbehoud van passende financiering. Als voor het gewenste voorzieningenniveau extra financiële middelen (boven het in de huidige (meerjaren)begroting opgenomen bedrag) voor 2022 nodig zijn, dan zal dat aan PS op het geëigende moment in de jaarcyclus ter besluitvorming worden voorgelegd. . Inderdaad is deze stap niet in de tabel opgenomen. Maar het is ook nog niet zeker dat deze stap nodig is.
		Onderstaande vragen gaan over het transitieplan:	
+	3	<p>pagina 10 - Pakket A: "Alle tekenen wijzen erop dat, als de Rijkssteun al wordt voortgezet, de bedragen af zullen nemen en nimmer toereikend zullen zijn om de huidige dienstregeling te continueren. "</p> <p>Wat zijn precies die tekenen?</p> <p>Op pagina 9 staan een drietal bronnen:</p> <p><i>"1. Prognose verloop vervoervraag op basis van twee CPB-scenario's voor economisch herstel"</i></p> <p>In het optimistische scenario van het CPB waar aan wordt gerefereerd is het Bruto Nationaal Product in 2021 reeds positief in vergelijking met 2019. Voor het pessimistische scenario is dat ook al in 2022 het geval.(Bron: tabel 4.1 van https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/Centraal-Economisch-Plan-CEP-2021.pdf). Is op basis van deze bron dan</p>	<p>Die tekenen zijn de mondelinge informatie over de voortgang van de onderhandelingen met het Rijk over 2022, die tot ons komen in de landelijke OV overleggen met de decentrale OV autoriteiten, waarvan wij er één zijn. Het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) van Rijk, decentrale OV autoriteiten en vervoerders is voornemens hierover op 26 juni een besluit te nemen. Dan ontstaat hopelijk de gewenste duidelijkheid over 2022.</p> <p>.Hoe de vervoervraag zich zal herstellen blijft een onzekere factor, die bovendien steeds bijgesteld wordt. Wij moeten roeien met de riemen die we krijgen. Bovendien komen er op gezette tijden ook weer bijgestelde prognoses. Maar het overall beeld is redelijk consistent. De verwachtingen zijn op dit moment weer wat positiever dan twee maanden gelden toen het Transitieplan geschreven werd. De laatste prognoses met betrekking tot het aantal reizigers van het KiM (juni 2021) (https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2021/06/14/actualisatie-verkenning-ov-gebruik-2021-2025) geven aan:</p>

		niet de verwachting dat we al op z'n vroegst in 2021 op het oude niveau zitten?	<ul style="list-style-type: none"> • 2022: 6% tot 14% onder het niveau van 2019 • 2025: 0% tot 9% onder het niveau van 2019 <p>Waar bij opgemerkt moet worden dat dit landelijke gemiddelden zijn.</p>
		<p><i>"2. Prognose verloop vervoervraag ten gevolge van gedragsveranderingen"</i></p> <p>Hier wordt volgens de bron gekeken naar de lockdown van winter 2020/2021. Hoe kan die als maatstaaf voor de toekomst worden gebruikt voor gedragsverandering als we afgelopen winter in een lockdown zaten en dus geen keuze hadden voor gedragsverandering?</p>	<p>Ook voor gedragsverandering geldt dat het nog onzeker is hoe mensen zich de komende maanden en jaren gaan gedragen, en in welke mate gedragsverandering als gevolg van de coronacrisis structureel blijkt, of juist niet. Ook hierbij geldt dat het Transitieplan gebaseerd is op de landelijk gehanteerde scenario's, waarnaar hierboven verwezen wordt.</p> <p>Zoals het in de vraag gesteld wordt is het inderdaad een cirkelredenering. Echter, de aanleiding om het vervoeraanbod af te schalen is de lagere reizigersaantallen als gevolg van de coronacrisis. Vervolgens moet er wel rekening mee gehouden worden dat die afschaling op zichzelf ook kan leiden tot lagere reizigersaantallen.</p>
		<p><i>"3. Prognose verloop vervoervraag op basis van het OV-aanbod"</i></p> <p>Dit is een cirkelberedenering. Je kan niet stellen dat je het OV-aanbod omlaag brengt omdat je verwacht dat het aantal reizigers afneemt doordat je het OV-aanbod omlaag brengt.</p>	
PvdD	6	<p>De Partij voor de Dieren heeft nog een paar vragen bij dit proces, dat voor ons OV voor de komende jaren erg bepalend zal zijn. We vinden het namelijk jammer dat er alleen (beperkt) sprake van ideeënuitswisseling kan zijn tijdens infosessies.</p> <p>- Waarom heeft PS geen inspraak in de besluitvorming over de Vervoerplannen en gemeenten en ROCOV wel?</p>	<p>De inspraak met betrekking tot het Vervoerplan is wat betreft het ROCOV als vertegenwoordiger van de reizigersbelangen wettelijk geregeld. Wij hebben de vervoerbedrijven gevraagd om, zoals ieder jaar, ook de gemeenten hierbij nauw te betrekken, omdat zij onder meer als wegbeheerders ook een belangrijke rol hebben bij het OV. En bovendien kunnen ook individuele (groepen) burgers, zoals Wijkraden, reageren. Nadat PS de hoofdlijnen van de concessies langjarig heeft vastgelegd in een Nota van Uitgangspunten bij de aanbesteding ligt de uitvoering in de jaarlijkse in de jaarlijkse vervoerplannen bij GS op basis van de Wet personenvervoer 2000. Uw Staten krijgen overigens aan het begin van het jaarlijkse vervoerplanproces de uitgangspuntenbrief voor de vervoerplannen ter informatie op uw agenda. Daar kunt u invloed uitoefenen. Ook wordt u in een informatiesessie bij het begin van de publieke reactietermijn geïnformeerd over het conceptvervoerplan. Hier kunt u uw vragen, opmerkingen en suggesties kwijt.</p>

	7	- En waarom hebben zowel PS, gemeenten als ROCOV geen inspraak bij de besluitvorming over de Tarievenplannen en Verlengingsplannen?	De inspraak van het ROCOV als vertegenwoordiger van de reizigersbelangen is ook hier wettelijk geregeld. Voor de rol van PS geldt hetgeen hierboven is weergegeven. Gemeenten hebben geen rol bij tarievenplannen. Net zo goed als de provincie geen rol heeft bij tariefstellingen op andere beleidsterreinen die aan de gemeente zijn voorbehouden. Vaststelling OV tarieven is strikt een wettelijke provinciale taak. Dit geldt evenzo voor de verlengingsplannen. Uiteraard informeren wij de gemeenten hierover tijdig en volledig.
+	8	- Onder de inzet-eisen valt te lezen dat staan op trajectdelen waar bussen over snelwegen rijden, zoveel mogelijk wordt vermeden. Betekent dit praktisch gezien dat er bij (verwachte) drukte meer bussen ingezet gaan worden? Of wordt het trajectgedeelte over de snelweg vermeden?	Dit betekent dat bij meer (verwachte) drukte er op snelwegroutes eerder extra bussen ingezet gaan worden.