

Zaaknummer: 387455

Vragen van statenlid Ralph van Hertum (PVDA/GL) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2023 nummer 52.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake nieuwe busconcessie ov:

(ingekomen: 8 december 2023)

Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten	
1.	Kan de provincie zelf (deels) het ov in eigen hand nemen? Wat is hiervoor nodig en hoe zou dat kunnen plaatsvinden? Graag een toelichting.	1.	Het laten uitvoeren van openbaar busvervoer in eigen beheer is op dit moment wettelijk niet toegestaan. Om het wel mogelijk te maken is een wetswijziging nodig. Een wetswijziging om openbaar busvervoer in eigen beheer mogelijk te maken zit momenteel niet in de pijplijn en wanneer het initiatief daartoe wel wordt genomen zal invoering enkele jaren duren. Om te zorgen dat na periode van de verlenging (vanaf eind 2026) in Zeeland bussen blijven rijden is het noodzakelijk hiervoor binnen de komende zes maanden de aanbesteding te starten.
2.	Het Zeeuws ov is het duurste van Nederland. Hoe maken we dit goedkoper tot zelfs gratis? Wat is er nodig om dit te realiseren? Graag een toelichting.	2.	Het Zeeuwse OV is voor de meeste reiziger niet duur. Immers, studenten reizen 'gratis' met de Studenten OV kaart naar school en vele scholieren maken gebruik van 'Zeeland voordeel', waarmee zij relatief lage maandelijkse kosten hebben. Ook de gebruikers van diverse abonnementen (zoals 65+ en minima) reizen gratis in de daluren. De reiziger die geen abonnement heeft of niet heeft gekozen voor Zeeland Voordeel betaalt het reguliere tarief, dat relatief hoog is. Als we alle reizigers gratis willen laten reizen, dan zal de Provincie jaarlijks minimaal 10 miljoen euro per jaar bij moeten leggen om de kosten te kunnen dekken. De gemiste reizigersopbrengsten zijn duidelijk. Bij de inschatting van 10 miljoen is beperkt rekening gehouden met extra inzet van bussen en chauffeurs bij een toename van reizigers en geen rekening gehouden met uitbreiding van routes of verhoging van frequentie.
3.	Wat zou bijna gratis ov met het aantal reizigers in Zeeland doen? Zou het ov dan juist meer rendabel worden? Is bekend welk effect een gratis ov heeft gehad op het gratis maken in andere landen?	3.	Ervaringen in andere landen laat zien dat het aantal reizigers toeneemt. Met dergelijke proeven was veelal het doel dat er minder gebruik zou worden gemaakt van de auto en meer van het openbaar vervoer. De verschuiving van auto naar openbaar vervoer in bijvoorbeeld het voorbeeld van Hasselt bleek beperkt en er was een grotere verschuiving van mensen die anders wandelden of fietsten naar het OV. Gezien die ervaringen zou in Zeeland een soortgelijk effect mogen worden verwacht, waarbij bijvoorbeeld scholieren die nu op de fiets naar school gaan of door ouders met de auto worden gebracht eerder voor de bus kiezen.

Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten	
			Een rendabel OV is in Zeeland, waarbij de reizigersopbrengsten hoger zijn dan de kosten, is een illusie. Het openbaar vervoer is er ten behoeve van de maatschappelijke meerwaarde die wordt geboden. Als met gratis OV lege stoelen worden gevuld is het maatschappelijk rendement groter. Als er hogere kosten zijn, door wegvallen van reizigersopbrengsten en benodigde extra inzet van bussen op spitsmomenten dan is het de afweging of de maatschappelijke meerwaarde groter is door meer plekken en gedurende de hele dag bereikbaar te maken, zoals wij met de Regionale Mobiliteitsstrategie voorzien of door de kosten voor de reiziger te verlagen.
4.	Hoe kan Luxemburg (gratis ov) een voorbeeld zijn voor de provincie Zeeland? Is bekend op welke wijze dit in Luxemburg mogelijk gemaakt is?	4.	Luxemburg geeft als land met 640.000 inwoners jaarlijks ongeveer 800 miljoen euro aan openbaar vervoer uit. Voor het gratis aanbieden van het openbaar vervoer lagen de prijzen in Luxemburg al laag. Het verlies aan reizigersopbrengsten werd in 2020 geraamd op 41 miljoen euro per jaar. Daarnaast is extra geïnvesteerd in de traminfrastructuur om de capaciteit van de verbindingen van en naar de stad te verhogen. De kosten daarvan zijn ons onbekend. De situatie van Luxemburg is gezien de opbouw met een grote stad met veel grote werkgevers en voorzieningen voor heel Luxemburg, met ook veel woon-werkverkeer met Duitsland, Frankrijk en België. Daarnaast is het beschikbare budget voor verschillende vormen van openbaar vervoer vele malen groter dan het budget dat vanuit de provinciale begroting in Zeeland haalbaar is. We kijken uiteraard wel of uit onderzoeken naar prijsstelling in het openbaar vervoer we voor Zeeland verbeterpunten kunnen zien. Doordat ook in Luxemburg de eerste jaren van gratis OV als gevolg van Corona de reizigersaantallen een daling lieten zien, valt pas vanaf 2023 een reizigersgroei te zien, waardoor het over 2023 en de komende jaren duidelijk moet worden of de beoogde doelen in Luxemburg wordt behaald. Voor meer informatie, zie de bijlage.
5.	In hoeverre zal meer ov-gebruik bijdragen om de duurzaamheidsdoelen te behalen? Graag een toelichting.	5.	Dat is afhankelijk van vele factoren. De belangrijkste drie factoren daarin zijn: 1) Welke milieubelasting de OV-voertuigen met zich mee brengen. 2) Of meer OV-gebruik komt door nieuwe reizigers, door reizigers die in plaats van een brandstofauto gebruik maken van OV, of reizigers die in plaats van fietsen of wandelen gebruik gaan maken van OV, 3) Of het betekent dat verspreid over de hele dag er extra reizigers zijn of dat de piekmomenten extra toenemen. Op 2 en 3 hebben wij onvoldoende informatie om een gedegen inschatting te kunnen maken van de bijdrage aan duurzaamheidsdoelen.

Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten	
6.	Wat gaat dit plan écht betekenen voor de betere bereikbaarheid voor ov-reizigers in Zeeland? Graag een toelichting.		Het gratis maken van het OV in Zeeland leidt zonder bijkomende maatregelen enkel tot een betere bereikbaarheid voor reizigers die vanwege de kosten het gebruik van het OV niet kunnen betalen. Voor het grootste deel van de potentiële reizigers vergroot het de bereikbaarheid niet, omdat de kosten een beperkte drempel vormen voor het gebruik van het OV. Budget dat beschikbaar wordt gesteld voor het gratis maken van het OV kan niet worden gestoken in het op meer plekken en meer tijden beschikbaar krijgen van openbaar vervoer. Met de Regionale Mobiliteitsstrategie is het uitgangspunt voor dezelfde of lagere kosten voor de reiziger op meer plekken en tijden publiek vervoer beschikbaar te maken.
7.	Kunnen ook kleinere (Zeeuwse) vervoersbedrijven in aanmerking komen om de busconcessie uit te voeren? Wat is daarvoor nodig om dit te realiseren? Graag een toelichting.		Het vervoersbedrijf moet voldoen aan de 'geschiktheidseisen' die Provincie Zeeland stelt. Het bedrijf moet bevoegd zijn om deze taak uit te kunnen voeren en beschikken over een communautaire vergunning zoals bedoeld in artikel 4 van de Wet personenvervoer 2000. Indien nog niet wordt beschikt over deze vergunning zal een gedegen verklaring moeten worden overlegd dat de vergunning voor aanvang van de opdracht in bezit zal zijn. In de afgelopen periode hebben wij gesprekken gevoerd met enkele Zeeuwse vervoersbedrijven over de aanbesteding van het OV. In die gesprekken geven deze bedrijven aan dat zij graag als onderaannemer vervoer voor het OV in Zeeland uitvoeren en dat ook in de toekomst graag willen blijven doen. Als hoofdaannemer alle aspecten uitvoeren die bij het aanbieden van OV horen zien zij als te complex voor hun onderneming.

MIDDELBURG, 16 januari 2024

Namens fractie: PVDA/GL

Gedeputeerde Staten

statenlid Ralph van Hertum

Drs. J.M.M. Polman

Drs. M.C.J. Franken

Bijlage 1: Achtergrondinformatie openbaar vervoer in Luxemburg

<https://www.luxtimes.lu/luxembourg/cost-free-public-transport-keeps-rising/1356138.html>

Een onderzoek dat online beschikbaar is, gaat over onderzoek naar loyaliteit van de OV-gebruikers in Luxemburg

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1077291X2300022X?via%3Dihub>). De onderzoekster geeft in een interview op de vraag: “What does the study advise transport companies and politicians - which strategies are most likely to be successful?” als antwoord: “In order for people to become loyal, regular users of buses and trains, satisfaction with the transport itself, safety on board and the walking time from arrival to destination play an important role. The frequency and punctuality of transport services must be sufficient and reliable, and it is worth paying attention to cleanliness and service. On the other hand, it is unlikely that the abolition of fares will have a major impact on loyalty. New, flexible solutions such as on-demand buses are also needed, especially in rural areas. However, transport research also shows that good public transport alone does not automatically reduce road traffic. At the same time, the use of private cars must be actively restricted, for example through a congestion charge. In Luxembourg, a lot is being invested in alternatives to the car, but restrictions on car use are not yet a topic here.” (bron: <https://www.science.lu/fr/public-transport/ditch-car-what-it-takes-get-people-switch-bus-and-train>)