



## Herijking OV-tactiek Staten behandeling

### Voorzitter

Meedoen en mobiel zijn en blijven is voor iedereen belangrijk. OV is voor veel mensen de enige mogelijkheid om mobiel te zijn en mee te kunnen doen in onze maatschappij. Daarnaast is ov voor veel mensen een sneller, comfortabeler en schoner alternatief voor de auto. Door een goed ov en een goed fietspadennet is er minder asfalt nodig.

Daar staat tegen over dat het ov veel gemeenschapsgeld vraagt en wel betaalbaar ( hoe we dat ook invullen) moet blijven Blijkbaar is GS daar laat achter gekomen en komt met het voorliggende statenstuk. Dit gaat naar onze mening te veel uit van het verlagen van het voorzieningenniveau.

Openbaar vervoer wordt te veel gezien als een taak van de overheid, die het door marktpartijen laat uitvoeren. In de commissie heb ik uitgebreid beschreven dat er een derde poot is de vrager van en belanghebbende bij openbaar vervoer. De voorliggende problemen moeten worden opgelost op de driehoek 1 overheid, 2 markt en 3 organisaties van belanghebbenden en mensen onderling. .

Wij zijn dan ook heel blij met het amendement van Abbema- Buursink om niet op korte termijn te gaan afbouwen, maar om te gaan ombouwen en de vraagkant van ov daar bij te betrekken: dat zijn genoemde belanghebbenden, bedrijven en scholen. Het amendement spreekt zelfs over medeverantwoordelijkheid en daar is D66 bijzonder blij mee.

Een dergelijke ombouw moeten we een aantal kaders meegeven en ik noem:

- vraaggerichtheid, doelgroepen benadering: en dat zijn
- Scholen, kantoren ziekenhuizen, enz . in de stad en plaatselijke belangen en bijvoorbeeld recreatie ondernemers op het platteland;
- Minimum ondergrens aan voorzieningen niveau worden gedefinieerd; en organisaties die beslist ov nodig (voorbeelden van zorgboerderijen, JP van de Bent stichting, enz.) mogen daarvan niet uitgesloten worden
- Meer nadruk moet komen te liggen op verhogen van inkomsten en efficiency maatregelen  
Tarieven structuur, fraudebestrijding, iets minder geperfectioneerd.
- Flexibeler zijn in de planning.
- Op langere termijn opbrengstverantwoordelijkheid bij de ondernemers.

Een voorbeeld hoe we dat misschien kunnen doen?

Er is veel commotie over parallelle lijnen. Daarnaast hebben we het succes verhaal van de Vechtdaltrein. We kunnen niet de dorpen die geen verbinding meer hebben aan hun lot over laten, maar zouden we met kleinere lijntjes en lussen deze mensen niet naar de tussenliggende stations kunnen vervoeren?

Voorzitter, een nieuw systeem van ov , gaat financieel niet zo uit de klauwen lopen als dat nu dreigt te gebeuren. Maar of het binnen 90 % van de BDU kan worden gehouden is de vraag. Voor D66 is 10% van de BDU overhouden voor verkeersveiligheid, waar bijvoorbeeld het ROVO uit wordt betaald, wel belangrijk. We hebben een heel ambitieuze doelstelling voor het laten dalen van het aantal verkeersslachtoffers in Overijssel. Die doelstelling staat onder druk. Nog meer weghalen bij de BDU is voor ons voorlopig geen optie.

Mocht een nieuw systeem van ov niet kostendekkend te maken dan is D66 bereid een structurele bijdrage uit de exploitatiebegroting van de provincie te verlenen. Zo belangrijk is een goed ov voor ons.

De actie van de Syntus chauffeurs. Voorbeeldig . Ik heb veel vragen gehad: wat betekent dat? Geen afkeurende woorden. In onze mondige maatschappij past een dergelijk geluid. Natuurlijk zijn er bij het ov grote hervormingen nodig. Misschien zijn er op termijn minder arbeidsplaatsen nodig, maar het is van belang daar de tijd voor te nemen en ook dit aspect goed te bekijken. Het amendement biedt daar de mogelijkheid toe. En het is maar zeer de vraag als we proberen meer inkomsten te krijgen of er dan wel arbeidsplaatsen minder nodig zijn.

Voorzitter nog één punt.

In de commissie heb ik het voorstel gelanceerd van een proef met stadsvervoer op aanvraag. Eén van de commissieleden noemde dat onzin. Niet juist daarom, maar omdat we ons goed hebben georiënteerd dienen we daarvoor een motie in. In de rustige tijden zitten er weinig mensen in de stadsbussen. Waarom niet een proef met een bus op afroep

In Zwitserland is een prachtig systeem : Op een station staat bij aankomst van de trein een busje klaar om reizigers naar een gebied te brengen. Afhankelijk van de vraag rijdt de bus de snelste route naar de gewenste haltes. Belangrijke haltes worden aangedaan en passagier worden naar hun bestemming gebracht. Reizigers vanuit het gebied -ca. 5%- moeten zich telefonisch aanmelden en worden opgehaald. Ook in Nederland start binnenkort een soortgelijke proef. Wij vragen bij motie om bij de ombouw voor de stadsdienst Deventer of Zwolle ook een dergelijk proef te doen.

Aart Karssen, 26 maart 2014