

Memorie van antwoord/Nota van Wijziging PS 23/10 D

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 23 april 2010

Onderwerp

Resultaten monitoring tweede pilot Goedkoop Openbaar Vervoer
(doelgroep 12-64 jaar)

's-Hertogenbosch

Datum

6 april 2010

DIS-nummer

1673695

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

0. Vooraf

Met het aflopen van de pilots GOV 1 en 2 per 1 juli 2010 ligt de vraag voor welke regionale tarieven wij voor de komende periode zullen vaststellen. De volgende kaders spelen voor ons een belangrijke rol in de door uw Staten uit te spreken voorkeur voor regionale tarieven na afloop van de GOV-pilots:

- De financiële kaders die golden voor het begin van de GOV-pilots (opbrengstneutraliteit¹);
- De monitoringsresultaten van de GOV-pilots;
- De tarieven voor verschillende doelgroepen (kinderen, ouderen en scholieren);
- Het overleg dat wij met SRE voeren om – waar mogelijk - te komen tot Brabantbrede tarieven.

Voor de nieuwe vast te stellen regionale tarieven zijn talloze varianten denkbaar qua prijs hoogte en doelgroepen (“draaien aan de knoppen”).

Ons uitgangspunt is dat de te onderzoeken tariefvarianten opbrengstneutraal moeten zijn. De huidige bezuinigings- een taakstellingsdiscussie versterkt naar onze mening dit uitgangspunt. Uiteraard kunnen uw Staten in het kader van het budgetrecht andere keuzes maken.

Ten behoeve van de beraadslaging in de Commissie EMG van 19 april 2010 hebben wij een aantal varianten doorgerekend (zie bijlage 2 bij notitie EMG-1055). Tevens bieden wij in overleg met de griffie de Commissie EMG tot 10 april 2010 de gelegenheid zelf varianten aan te dragen. De resultaten van het doorrekenen van deze varianten worden op 15 april 2010 verstrekt aan de Commissie EMG.

De Commissie EMG krijgt op 19 april een drietal vragen voorgelegd:

- Welke conclusies verbindt u aan de monitoringsresultaten van de pilots Goedkoop Openbaar Vervoer 1 en 2?;
- Welke per 1 juli 2010 technisch haalbare² tarievenvariant geniet uw voorkeur³;

¹ Hiermee wordt bedoeld dat de reizigersopbrengsten met ingang van 1 juli 2010, geïndexeerd naar prijspeil 2010, weer op het niveau liggen van voor de pilots GOV1 en 2.

² Per 1 juli 2010 is de OV chipkaart nog niet volledig operationeel. De op dat moment technisch haalbare tariefvarianten zijn te vinden in bijlage 2 van notitie EMG-1055 onder de kopjes “Overbruggingsvarianten”. .

- Welke middelen denkt u aan te wenden ingeval uw voorkeur niet past binnen de gehanteerde financiële kaders?

Wij hebben de Commissie EMG gevraagd in haar advies richting te geven aan de binnen uw Staten te maken afwegingen bij uw besluitvorming over Statenvoorstel 23/10 A.

1. Aanleiding Memorie van Antwoord

In de vergadering van de Commissie EMG van 26 maart 2010 lag het Statenvoorstel 23/10 A inzake de resultaten van de monitoring van de pilot GOV2 ter advisering voor. Op 19 april 2010 zou de Commissie EMG de gelegenheid krijgen via notitie EMG-1055 te reageren op de door ons vastgestelde concepttarieven vanaf 1 juli 2010. De reactie van de Commissie wordt door ons betrokken bij het vaststellen van de definitieve tarieven per 1 juli 2010.

De Commissie EMG heeft echter aangegeven Statenvoorstel 23/10 A en notitie EMG-1055 tegelijkertijd te willen bespreken in haar vergadering van 19 april 2010. In deze Memorie van Antwoord brengen wij de door de Commissie EMG gewenste samenhang tussen beide dossiers aan. Omwille van de leesbaarheid hebben wij gekozen voor een korte puntsgewijze opsomming.

2. Samenhang tussen beide dossiers

- De pilots GOV1 (12- en 65+) en GOV2 (12 tot en met 64 jaar) lopen conform PS-besluiten van 1 februari 2008 en 2 oktober 2009 op 1 juli 2010 af.
- De Wet personenvervoer 2000 biedt de mogelijkheid om per 1 juli 2010 regionale tarieven vast te stellen die in de plaats komen van de GOV-tarieven. Deze tarieven komen dan naast het NVB-stelsel (strippenkaarten en sterabonnementen), dat overigens gedurende de gehele GOV-periode gewoon geldig is gebleven.
- Indien wij geen regionale tarieven vaststellen dan geldt alleen het NVB-stelsel (strippenkaarten en sterabonnementen).

3. Monitoring GOV1 en 2

- De hoofddoelstelling van beide pilots was het door lage tarieven bewerkstelligen dat meer reizigers gebruik maken van het OV met positieve effecten voor milieu, economie en maatschappelijke participatie (Telos-driehoek).
- De monitoring van beide pilots heeft plaatsgevonden aan de hand van 5 door uw commissie vastgestelde criteria: milieu (emissiereductie), economie (minder files, hogere doorstromingsnelheden), reizigersgroei, maatschappelijke participatie en algemeen oordeel en oordeel over prijs.
- De monitoringsresultaten wijken niet af van die van andere landelijke experimenten: de groei van het aantal instappers wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door bestaande reizigers die meer zijn gaan reizen, de positieve effecten op milieu en economie zijn zeer gering en toename van de maatschappelijke participatie betreft vooral individuele activiteiten.
- Naar onze mening is sprake van een matig resultaat. Echter de Commissie EMG heeft op 6 juni 2008 aangegeven op basis van bestuurlijke argumenten zelf te bepalen of beide pilots als succesvol zijn aan te merken. Het herziene ontwerpbesluit bij het Statenvoorstel 23/10A biedt deze ruimte.

³ Het betreft hier een keuze uit de technisch haalbare varianten uit notitie EMG-1055 en de nog na te zenden technische haalbare varianten die op verzoek van de Commissie EMG zijn doorgerekend. Beide overzichten worden in één document opgenomen,

4. Uitgangspunten nieuwe tarieven per 1 juli 2010

- Bij het ontwikkelen van de nieuwe tarieven hebben wij rekening gehouden met de succesfactoren uit GOV1 (circa 10% van het aantal reizigers) en GOV2 (circa 90% van het aantal reizigers):
 - Een substantieel hogere instappersgroei (38% tegen verwacht 28%) in de doelgroep 12- en 65+ (GOV1);
 - De instappersgroei in beide pilots doet zich voornamelijk voor op werkdagen tijdens daluren.
- Met het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) zijn wij in overleg om – waar mogelijk – te komen tot Brabantbrede tarieven.
- Nieuwe tarieven moeten in hun onderlinge samenhang technisch passen op de OV Chipkaart (bij voorbeeld het wel of niet kunnen combineren van leeftijdsorting en dalkorting).

5. Financiële context

Het vaststellen van regionale tarieven per 1 juli 2010 valt uiteraard binnen een financiële context:

- De hoogte van de tarieven beïnvloedt de reizigersopbrengsten rechtstreeks;
- Binnen het budget voor de pilots GOV van € 26,1 miljoen is geen ruimte om per 1 juli 2010 de lage GOV-tarieven te continueren (de kosten hiervan bedragen circa € 1 miljoen per maand exclusief SRE);
- Er is op dit moment nog onvoldoende duidelijkheid over de hoogte van de exploitatietekorten van het HOV. Die duidelijkheid ontstaat pas als de business cases beschikbaar komen;
- Er is een algemene bezuinigingsopdracht op de autonome middelen;
- Wij verwachten substantiële kortingen op de BDU (tekorten op de exploitatie OV worden hieruit gedekt) en Provinciefonds. Begin april 2010 is op rijksniveau ambtelijk een korting op de BDU van 20% geadviseerd.⁴ Meer duidelijkheid ontstaat echter pas in het najaar 2010 (Prinsjesdag en begroting Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Dus:

- Wij zijn bij het vaststellen van de regionale tarieven per 1 juli 2010 uitgegaan van opbrengstneutraliteit.

6. Opbrengstneutraliteit als randvoorwaarde

Bij het vaststellen van de nieuwe tarieven per 1 juli 2010 zijn de financiële kaders uit pré-GOV-tijdperk (opbrengstneutraliteit) voor ons leidend. Dat betekent dat:

- Nieuwe tarieven op jaarbasis € 25,8 miljoen aan reizigersopbrengsten moeten genereren;
- De mogelijkheden om “aan de knoppen te draaien” daardoor beperkt zijn.

7. Bouwstenen tariefvarianten

Bij het ontwikkelen van tariefvarianten die passen binnen de randvoorwaarde opbrengstneutraliteit hebben wij gerekend met onderstaande bouwstenen (“knoppen om aan te draaien”):

- NVB-abonnementen en –strippenkaarten (voltarief en reductie);
- Saldoreizen op OV Chipkaart: instaptarief € 0,78 (landelijk vastgesteld en niet door ons te beïnvloeden) en een bedrag van € 0,115 per kilometer. Dit bedrag komt tegemoet aan de eis van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat de overgang van strippenkaart naar OV Chipkaart gemiddeld gezien voor de reiziger niet duurder mag uitvallen. Echter op individueel niveau kan het reizen met de OV Chipkaart duurder of goedkoper zijn);

⁴ Rapport brede heroverwegingen, Deel 3. Mobiliteit en Water (april 2010)

- Landelijk vastgelegde leeftijdsreductie van 34% voor de leeftijdsgroepen 12- en 65+. Het uitbreiden van de leeftijdskorting naar andere doelgroepen is een regionale bevoegdheid. Wij kiezen voor uitbreiden tot de groep 18-;
- Een dalkortingskaart voor iedereen die recht geeft op een dalkorting van 20%;
- Een dalurendagkaartje;
- Een wagenverkoopkaart in het OV Chipkaarttijdperk;
- Een “aftop” maandabonnement voor frequente reizigers (scholieren en forensen) op langere afstanden (> 22 kilometer enkele reis gedurende 20 dagen). Een nadere toelichting op deze bouwsteen kunt u vinden in notitie EMG-1055 onder het kopje “Aftop-maandabonnement van € 75/ maand voor vrij reizen”.

Het toevoegen of wijzigen van bouwstenen heeft:

- Direct gevolgen voor het opbrengstenniveau;
- Vanwege de onderlinge samenhang ook gevolgen voor andere bouwstenen. Bij voorbeeld een lager kilometertarief heeft lagere opbrengsten tot gevolg, hetgeen gecompenseerd moet worden via een andere bouwsteen (bij voorbeeld een lagere dalkorting dan de door ons voorgestane 20%);
- Ook gevolgen voor het reizigersvolume. Alle door ons gepresenteerde tariefvarianten zijn daarom doorgerekend met een tariefmodel dat rekening houdt met prijselasticiteit⁵.

8. Tariefvarianten

In bijlage 2 bij notitie EMG-1055 zijn alle door ons doorgererekende tariefvarianten opgenomen.

Wij zijn steeds uitgegaan van twee tariefsystemen/-varianten:

- Een tijdelijk systeem voor een overbruggingsperiode vanaf 1 juli 2010, waarin de OV Chipkaart beperkt operationeel is;
- Een definitieve variant vanaf de datum waarop de OV Chipkaart volledig operationeel is.

Wij staan overbruggingsvariant 1 met het dalurendagkaartje voor. Deze variant kent de volgende bouwstenen:

- NVB-abonnementen en –strippenkaarten (voltarief en reductie);
- Saldoreizen op OV Chipkaart met een leeftijdsreductie van 34% voor de leeftijdsgroepen 12- (landelijk vastgelegd) en 65+;
- Een dalurendagkaart van € 3,00 die verkrijgbaar is op de bus;
- Een wagenverkoopkaartje van € 2,50 voor een enkele reis in de stad en van € 5,00 voor een enkele reis in de streek.

Voor de periode dat de OV Chipkaart volledig operationeel is staan wij definitieve variant 4 met een dalkorting van 20% voor:

- NVB-sterabonnementen (voltarief en reductie) tot aan de datum waarop deze worden afgeschaft (de NVB-strippenkaarten zijn dan al afgeschaft);
- Saldoreizen op de OV Chipkaart met een leeftijdsreductie van 34% voor de leeftijdsgroepen 18- (deels regionale keuze) en 65+;
- Geheel regionale keuze tot saldoreizen op de OV Chipkaart met een dalkorting 20% voor iedereen (voor de leeftijdsgroepen 18- en 65+ cumulatief);
- Een “aftop”abonnement € 75;

⁵ Onder prijselasticiteit verstaan we de mate waarin de vraag naar een dienst of product verandert als gevolg van de wijzigingen in de prijs.

- Een wagenverkoopkaartje van € 2,50 voor een enkele reis in de stad en van € 5,00 voor een enkele reis in de streek;

In zowel de overbruggingsvariant als de definitieve variant zijn de succesfactoren van de pilots GOV1 en 2 (zie § 4) en opbrengstneutraliteit verwerkt.

9. Kiezen tussen prijs en kwaliteit

- Bij het vaststellen van tarieven speelt ook de keuze tussen prijs en kwaliteit een rol. Uit landelijke experimenten en onderzoeken blijkt dat reizigers over het algemeen de prijs een lagere score geven dan kwaliteit, gemak, comfort en betrouwbaarheid.
- Investerings in prijs (lage tarieven) en investeringen in kwaliteit (zoals HOV, toegankelijk OV, ontsluiten bedrijventerreinen, nachtbussen, Brabantliners, best practices) moeten uit hetzelfde budget betaald worden.
- Wij hebben een voorkeur voor het verhogen van de kwaliteit van het openbaar vervoer, omdat dit op de lange duur meer reizigers zal trekken dan een lage tarieven, waarbij de reizigersopbrengsten continu onder druk staan. Wij zijn van mening dat de door ons voorgestane tarieven het resultaat zijn van een evenwichtige afweging van belangen.

10. Aanvullende informatie Commissie EMG over tarieven

a. Draaien aan de knoppen binnen opbrengstneutraliteit

Zoals hiervoor in § 6 reeds vermeld, zijn bij het vaststellen van de nieuwe tarieven per 1 juli 2010 de financiële kaders uit het pré-GOV-tijdperk (opbrengstneutraliteit) voor ons leidend. Dat betekent dat de nieuwe tarieven op jaarbasis € 25,8 miljoen aan reizigersopbrengsten moeten genereren. Dit financiële kader biedt ons beperkte mogelijkheden om “aan de knoppen te draaien”. Binnen dit kader is het bij voorbeeld mogelijk de door ons voorgestane dalkorting van 20% te verhogen naar maximaal 40%. Het draaien aan de knoppen kan gevolgen hebben voor:

- De afstemming van de tarieven met het SRE. Het SRE overweegt ook een dalkorting van 20% , reden waarom wij voor de provinciale concessies een dalkorting van 20% voorstaan. Het SRE is niet voornemens een dalkorting van 40% in te voeren;
- De transparantie voor de Brabantse reiziger (verschillende tarieven in provinciale OV-concessies en SRE maken het er voor de reiziger niet duidelijker op);
- De tarieven op de OV Chipkaart (verschil in dalkorting tussen provinciale OV-concessies en SRE kan leiden tot technische problemen, waardoor op regiogrensoverschrijdende lijnen kortingen onjuist of zelfs geheel niet worden toegepast).

b. Loslaten opbrengstneutraliteit

De Commissie EMG kan richting uw Staten een voorkeur uitspreken voor tariefmaatregelen voor alle reizigers of voor bepaalde doelgroepen, die niet passen binnen de door ons gehanteerde financiële kaders. In dat geval dient gezocht te worden naar financiering van die voorkeur. Daarbij staan twee mogelijkheden open:

1. De BDU Verkeer en Vervoer⁶ echter ten koste van andere investeringen, zoals infrastructuur (o.a. vrije busbanen voor OV);

⁶ In de meerjarenbegroting OV wordt jaarlijks het (fluctuerende) percentage van de BDU Verkeer en Vervoer vastgelegd dat wordt bestemd voor het OV. Voor 2010 is 73% (€ 66,8 miljoen) van de BDU via het Brabants MIT bestemd voor exploitatie OV en (kwaliteits)ambities OV. Een hoger percentage dan 73 voor OV betekent een lager percentage voor infrastructuur en omgekeerd. Voorts dient rekening gehouden te worden met de komende bezuiniging op de BDU van naar verwachting 20%.

2. De autonome middelen.

Denkbare maatregelen zijn bijvoorbeeld het verlagen van het kilometertarief en het verhogen van de dalkorting. De vraag wat dergelijke maatregelen kosten, zal per concreet maatregelvoorstel moeten worden geraamd met het tariefmodel van Hypercube Business Innovations⁷.

c. Situatie SRE

In de door ons voorgestane tarieven sluit het SRE qua kilometertarief aan bij het tariefbeeld van de provincie en de provincie met dalkorting van 20% bij het tariefbeeld van het SRE. Lagere tarieven conflicteren met de wens om met het SRE waar mogelijk tot gelijke tarieven te komen.

d. Continueren GOV-tarieven na afloop pilots

Het structureel handhaven van de huidige GOV-tarieven met ingang van 1 juli 2010 heeft de volgende consequenties:

- Het OV Chipkaartsysteem kan tijdgebonden platte tarieven (flat fares) niet faciliteren. Dit zou betekenen dat er blijvend met kartonnen kaartjes gewerkt moet worden, hetgeen uiteindelijk leidt tot een geïsoleerde positie van Noord-Brabant ten opzichte van de rest van Nederland;
- Voor de provinciale concessies bedragen de kosten voor het structureel maken van de huidige GOV-tarieven circa € 1 miljoen per maand;
- Een besluit om de GOV-tarieven in het SRE-gebied structureel te maken is een bevoegdheid van het SRE-bestuur;
- Ingeval SRE zou besluiten tot het structureel maken van de GOV-tarieven moeten wij nieuwe afspraken maken met het SRE over de te vergoeden derving vanaf 1 juli 2010;
- Voor het structureel continueren van de GOV-tarieven zijn geen middelen beschikbaar

11. Ontbrekende gegevens Statenvoorstel PS 23/10A inzake monitoring GOV2

In Statenvoorstel PS 23/10A d.d. 9 maart 2010 inzake de resultaten van de tweede pilot Goedkoop Openbaar Vervoer voor de doelgroep 12 tot en met 64 jaar ontbrak nog een aantal gegevens. In het Statenvoorstel hebben wij aangegeven uw Staten via een Memorie van Antwoord/Nota van Wijziging te informeren zodra de ontbrekende gegevens beschikbaar zouden zijn. Voor de leesbaarheid hebben wij de nummering van de paragrafen en tabellen in het Statenvoorstel aangehouden.

3. Resultaten pilot GOV2

In Statenvoorstel PS 23/10 A ontbraken nog het algemeen oordeel van de reiziger en het oordeel over de prijs. Voor de leesbaarheid hebben wij in deze Memorie van Antwoord/Nota van Wijziging tabel 3.1 volledig opgenomen.

⁷ Het Hypercube-tariefmodel is algemeen geaccepteerd en wordt door veel decentrale overheden en vervoerders gebruikt.

Tabel 3.1 Verwachte en gerealiseerde effecten pilot GOV2 per oktober/november 2009

	Indicator	Verwacht	Realisatie	Mate waarin doelstelling na 10-11 maanden is bereikt
1	Emissiereductie PM10 (fijnstof)	+ 0-1%	+ 0,04%	Conform verwachting
2	Snelheid congestiegevoelige wegvakken	+ 0-1%	+ 0,04%	Conform verwachting
3	Toename OV-gebruik (aantal instappers)			
3a	Totale reizigerspopulatie	+ 8%	11 %	Ruim boven verwachting
3b	Doelgroep 12-64 jaar	+ 8%	9%	Boven verwachting
3c	Doelgroep 12-64 jaar gerelateerd aan totale reizigerspopulatie ⁸	+ 8%	9%	Boven verwachting
4	Maatschappelijke participatie	+ 1%		Niet in een exact % vast te stellen.
5	Waardering door de reiziger			
5a	Algemeen oordeel	+ 0,3	+ 0,1	Rapportcijfer gestegen van 7,2 naar 7,3.
5b	Oordeel over prijs	+ 0,6	+ 0,9	Rapportcijfer gestegen van 6,1 naar 7,0

3.2. Toelichting op de resultaten

5. Waardering door de reiziger

- Deze indicator is op 6 juni 2008 door de Commissie EMG toegevoegd. Er zijn destijds geen verwachte effecten geformuleerd.
- De waardering van het openbaar vervoer door de reiziger wordt gemeten in de jaarlijkse Klantenbarometer OV. Door de onderzoekers is voor de doelgroep 12 tot en met 64 jaar ten opzichte van de Klantenbarometer OV 2008 voor het algemene oordeel een stijging met 0,3 rapportpunt aangehouden en voor het oordeel over de prijs een toename van 0,6 rapportpunt.
- De stijging van het algemeen oordeel met 0,1 rapportpunt is nogal wat lager dan verwacht, maar ligt wel geheel in lijn met de GOV1-doelgroep (12- en 65+), waar het algemeen oordeel met 0,1 rapportpunt steeg (tegen verwacht 0,4 rapportpunt).
- Het oordeel over de prijs ligt met 0,9 rapportpunt ruim boven de verwachting. De stijging van het oordeel over de prijs in de doelgroep GOV2 (12 tot en met 64 jaar) is daarmee minder evident dan in de doelgroep GOV1 (12- en 65+), waar zich een stijging met 1,7 rapportpunt heeft voorgedaan. Geconcludeerd kan worden dat prijs voor de GOV2-doelgroep van minder doorslaggevende betekenis is.

3.3. Andere relevante effecten

d. Gebruik GOV2- vervoerbewijzen per leeftijdsgroep

In de enquête onder busreizigers is ook gevraagd naar de kaartsoort – exclusief OV-Studentenkaart - waarop werd gereisd. In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven in hele procenten.

⁸ De doelgroep 12-64 jaar betreft circa 90% van het aantal reizigers. Door het afronden op hele procenten komt de gerealiseerde instappersgroei bij zowel de indicator 3b als 3c op 9% uit.

Daar waar het aantal gebruikers zo laag was dat door afronding op hele procenten de uitkomst 0% zou zijn is de aanduiding < 0,5% opgenomen.

Tabel 3.3b Gebruik GOV2-vervoerbewijzen per leeftijdsgroep exclusief OV-Studentenkaart in procenten

Vervoerbewijs	Leeftijdsgroep					
	12-18	19-25	26-35	36-45	46-55	56-64
GOV2						
45-strippenkaart	33%	39%	59%	61%	67%	79%
Dagkaart	19%	27%	20%	19%	12%	10%
Maandabonnement Spits/dal	36%	12%	11%	9%	13%	4%
Maandabonnement Dal	<0,5%	<0,5%	<0,5%	0%	< 0,5%	1%
Maandabonnement 101-400-401	< 0,5%	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal GOV2	88%	78%	90%	89%	92%	94%
NVB (blauwe en grijze strippenkaart en sterabonnementen)						
Strippenkaart	4%	6%	6%	8%	4%	3%
Abonnement	3%	0%	1%	2%	1%	<0,5%
OV-jaarkaart	3%	14%	<0,5%	1%	< 0,5%	1%
Overig						
	2%	2%	2%	1%	2%	1%
Totaal GOV2-NVB-overig	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Eenzelfde analyse is ook gemaakt voor het GOV1-vervoerbewijs. Deze analyse laat de volgende resultaten zien:

Tabel 3.3c Gebruik GOV1-vervoerbewijs per leeftijdsgroep in hele procenten

Vervoerbewijs	Leeftijdsgroep	
	65-74	75 en ouder
GOV1		
15-strippenkaart (oranje)	89%	91%
NVB (roze en grijze strippenkaart en sterabonnementen)		
Strippenkaart	8%	> 7%
Abonnement	1%	< 0,5%
Overig		
	2%	1%
Totaal GOV1-NVB-overig	100%	100%

Een vergelijking van het kaartgebruik door de verschillende leeftijdscategorieën in de beide doelgroepen laat veel overeenkomsten zien. Behoudens de leeftijdsgroep 19-25 jaar ligt het GOV-kaartgebruik rond de 90%.

3.4. Stad-platteland

c. Waardering bereikbaarheid stad-platteland

In de Klantenbarometer OV 2009 zijn twee vragen gesteld over de bereikbaarheid van stad en platteland:

1. Wat vindt u van de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden in de provincie Noord-Brabant met hoogwaardig frequent openbaar vervoer?
2. Wat vindt u van de bereikbaarheid van de landelijke gebieden in de provincie Noord-Brabant met lijnbus, buurtbus en Regiotaxi?

Aan de reizigers is gevraagd een rapportpunt toe te kennen. De resultaten zijn als volgt:

Tabel 3.4c Waardering bereikbaarheid stad-platteland

Concessiegebied	Bereikbaarheid stedelijk gebied	Bereikbaarheid landelijk gebied
West-Brabant	6,9	6,1
Brabantliner	6,8	6,3
Oost-Brabant	7,0	6,1
Midden-Brabant	7,1	6,4
Meijerij	7,0	6,3
Gemiddelde waardering	7,0	6,2

De vragen over de bereikbaarheid van stedelijke en landelijke gebieden zijn in 2009 voor het eerst gesteld. Er is dus nog geen referentiemateriaal voorhanden om vast te stellen of er sprake is van een stijging of daling in de waardering. Wel is duidelijk dat de bereikbaarheid van het landelijke gebied lager scoort dan de bereikbaarheid van het stedelijke gebied.

b. Kosten pilots GOV1 en 2

In de Memorie van Antwoord PS 18/07D** zijn de kosten van de beide pilots voor de provinciale OV-concessies geraamd op € 16,7 miljoen. Inclusief het SRE-gebied zijn de kosten geraamd op € 20,3 miljoen. Beide bedragen kennen een bandbreedte van + of – 25%. Beschikbaar is een nettobudget van € 26,1 miljoen

Door het nog niet beschikbaar zijn van enkele essentiële gegevens van externe partners is het helaas niet mogelijk om de toegezegde specificatie van kosten en opbrengsten te leveren.

Over 2009 was sprake van onderuitputting van circa € 3 miljoen. Dit bedrag wordt niet overgeheveld naar het pilotbudget in 2010, maar komt conform uw besluit bij de Begroting 2010 inclusief Najaarsbrief 2009 (PS 56/09) ten gunste van de algemene middelen. Het bedrag van circa € 3 miljoen is toegevoegd aan het jaarrekeningresultaat 2009 dat wordt bestemd conform de voorstellen 2 tot en met 6 in bijlage B bij de jaarstukken 2009.

12. Voorstel

In verband met de tijd die nodig is voor het treffen van voorbereidingen van onder meer de communicatie over het aflopen van de pilots GOV1 en 2 en de nieuwe tarieven per 1 juli 2010 is het van essentieel belang dat uw Staten in uw vergadering van 23 april 2010:

1. Een conclusie verbinden aan de in het Statenvoorstel 23/10A verwoorde resultaten van de monitoring van de beide pilots Goedkoop Openbaar Vervoer en
2. Binnen de gehanteerde financiële kaders een voorkeur uitspreken voor een tariefvariant die per 1 juli 2010 technisch haalbaar is,

opdat wij de tarieven bij voorkeur uiterlijk 11 mei 2010 kunnen vaststellen.

In het bijgevoegde herziene ontwerp-besluit zijn de door u te trekken conclusie over de resultaten van de pilots GOV1 en 2 en uw voorkeur voor een tariefvariant opengelaten. De ontbrekende gegevens worden ingevuld na besluitvorming door uw Staten.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
De voorzitter de secretaris

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk drs. W.G.H.M. Rutten

Auteur: J.M.M. van Eck- van Herwijnen, (073) 680 86 35

Herzien ontwerp-besluit 23/10 E

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 23 april 2010

Onderwerp

Resultaten monitoring tweede pilot Goedkoop openbaar Vervoer (doelgroep 12-64 jaar)

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

- gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten, d.d. 9 maart 2010, alsmede de Memorie van Antwoord en de Nota van Wijziging d.d. 6 april 2010;
- gelet op de uitkomsten van de beraadslaging van de Commissie EMG van 19 april 2010

besluiten:

1. aan de monitoringsresultaten van de pilots Goedkoop Openbaar Vervoer voor de leeftijdsgroepen 12- en 65+ en 12 tot en met 64 jaar de conclusie te verbinden dat
2. binnen de gehanteerde financiële kaders de voorkeur uit te spreken voor de per 1 juli 2010 technisch haalbare tariefvariant

's-Hertogenbosch, 23 april 2010

de voorzitter

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

de griffier

mw. drs. E.M.W.J. Wöltgens

's-Hertogenbosch

Datum

6 april 2010

DIS-nummer

1673695

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)