



PvdA



GROEN
LINKS



Christen
Unie

Schriftelijke vragen naar aanleiding van het werkbezoek mobiliteit aan Groningen

Geacht College,

Op woensdag 10 april zijn de Staten samen met de Raad van Utrecht en Amersfoort op werkbezoek richting Groningen geweest. Het was een mooie dag waar veel inspiratie is opgedaan, hartelijk dank aan de ambtelijke organisaties die dit bezoek mogelijk hebben gemaakt. Graag stellen wij enkele vragen over onderwerpen die deze dag ter sprake zijn gekomen.

Tarieven

1. Het OV-bureau Groningen Drenthe maakt met grote werkgevers in de regio tariefafspraken welke worden doorgevoerd in werknemersregelingen om zo het OV gebruik onder de werknemers te stimuleren. Welke voor- en nadelen zitten er aan dit soort afspraken, en ziet het college dit als een kansrijk instrument in de andere context van provincie Utrecht?
2. Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft met gemeenten afspraken gemaakt rondom kortingsproducten voor minima, welke mede door gemeenten worden bekostigd. Hoe zit deze constructie precies in elkaar en is deze kansrijk om in Utrecht te gebruiken bij de eventuele ontwikkeling van een nieuw product in onze aanpak van vervoersarmoede?
3. Is het mogelijk een overzicht te krijgen over hoe in andere provincies kortingsproducten voor doelgroepen (zoals minima aan worden geboden? Tijdens het werkbezoek hoorden we bijvoorbeeld ook dat Noord-Brabant dit ook weer op een andere manier organiseert. Graag een reflectie van GS op de overheadkosten en praktische mogelijkheden voor deze verschillende manieren.

Lijnvoering

4. Groningen maakt voor de ruimtelijk ontwikkeling gebruik van het concept 'de eerste paal is de haltepaal', waarbij OV al voor oplevering woningen op orde is zodat nieuwe bewoners OV als gewoonte aannemen. Hoe implementeert de provincie Utrecht dit concept in de praktijk en zijn er lessen te trekken uit de praktijk in Groningen-Drenthe?
5. OV-bureau Groningen Drenthe heeft de lijnvoering van hun HOV-lijnen voor een lange periode van 20 jaar vastgezet, in het bijzonder dus ook van de Bus Rapid Transit lijnen. Op die manier is de overheid betrouwbaar en verschaft zekerheid die ontwikkelingen zoals woningbouw rondom HOV-lijnen bevordert. Ziet het college dit als een kansrijk instrument in Utrecht?
6. De bussen in Groningen Drenthe hebben herkenbare kleuren voor de verschillende lijnen. Dat is in Utrecht ook overwogen maar niet doorgevoerd. Waarom werkt het in Groningen wel en is in Utrecht besloten dat de voordelen niet tegen de nadelen opwegen?
7. In Groningen-Drenthe is het inzicht dat het strekken van lijnen zorgt voor kortere reistijden (5 minuten extra reistijd kan voor modaliteitskeuze al doorslaggevend zijn) en een grote verbetering van reiscomfort (een route met veel bochten verlaagt dit aanzienlijk). Aan de andere kant neemt de gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde halte hiermee toe. In hoeverre zet de provincie Utrecht in op het strekken van lijnen? Zonee, hoe ziet de afweging die hieraan ten grondslag ligt eruit? Zoja, geeft het voorbeeld van Groningen-Drenthe -die hier op inzet-aanleiding tot dit overwegen?

8. Bedieningstijden van 05:30 tot 01:30 waar we van hoorden zijn indrukwekkend, maar ook kostbaar. Hoe verhouden onze bedieningstijden zich hiertoe (bijvoorbeeld van de U-liner t.o.v. de Q-liner) en hoe duidt GS de kosteneffectiviteit en doelmatig van dergelijke ruimte tijden?

Hubs

9. Het OV-bureau Groningen Drenthe legt een grote nadruk op de *branding* van overstappunten als 'Hubs', dit zagen de Staten in haar vorige samenstelling ook bij het werkbezoek in Berlijn. Dit zou de zichtbaarheid en de functie van deze overstappunten onderstrepen richting OV-reizigers. Hoe kijkt GS hier tegenaan?
10. Het viel op dat de mobiliteitshubs die wij zagen ruime mogelijkheden tot multimodaliteit boden, zoals goede aansluiting tussen buslijnen, ruime parkeergelegenheid en goede fietsstallingen. Welke mogelijkheden ziet het college om meer van onze regionale OV-knooppunten multimodaal in te richten?
11. De Hubs in Groningen-Drenthe beschikten over een ruim aanbod van veilige fietsstalling voor duurdere eBikes en zelfs grotere bedrijfskluizen voor 20 fietsen. Welke potentie heeft deze vorm van het bevorderen van overstap tussen OV en fiets in onze provincie?

Reizigerwerving

12. In de commissie Milieu & Mobiliteit heeft Provinciale Staten vaker aandacht gevraagd voor de tevreden van alle inwoners (en niet alleen de huidige reizigers in het OV), in Groningen-Drenthe wordt een regelmatig inwonerstevredenheidsonderzoek uitgevoerd om ook de potentiële reizigers goed te kunnen bedienen. Welke kansen ziet GS om een dergelijk onderzoek ook in de doorlopende evaluatie van het OV in de provincie Utrecht uit te voeren?
13. Het OV-bureau heeft verschillende manieren van het werven van nieuwe reizigers, zoals het aanbieden van informatieve video's over hoe reizen met het OV werkt; het aanbieden van (nacht)bussen bij evenementen; en het gericht adverteren bij wegwerkzaamheden en in de spits. Bijvoorbeeld door een billboard bij wegwerkzaamheden, of in *Flitsmeister* gericht op filerijders. Hoe weegt GS deze wervingsmogelijkheden en welke zouden succesvol kunnen zijn in de Provincie Utrecht?

Wij zien de beantwoording met veel belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Marcel Harinck
D66

Noortje Flink
PvdA

Ronnie Hossain
VVD

David Oude Wesselink
GroenLinks

Kees Vermaat
SGP

Henriëtte Rikkoert
ChristenUnie