

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 54

Vragen van het lid **Van Gent** (GroenLinks) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de zorgen van de ANWB over de gevolgen van de aangekondigde OV bezuinigingen* (ingezonden 24 augustus 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 september 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht «Leefbaarheid stad in gevaar»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op de zorgen die de ANWB uit over de gevolgen van de door u voorgenomen bezuinigingen op het openbaar vervoer voor wat betreft de bereikbaarheid van en de luchtkwaliteit en de parkeermogelijkheden in de grote steden?

Antwoord 2

Zie mijn antwoord op vraag 5.

Vraag 3

Deelt u de vrees van de ANWB dat Park & Ridevoorzieningen in gevaar komen bij gebrek aan goed aansluitend openbaar vervoer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Zie mijn antwoord op vraag 5.

Vraag 4

Kent u het rapport van PricewaterhouseCoopers (PWC) waarin sprake is in het artikel «Halvering buslijnen dreigt»?<sup>2</sup>

<sup>1</sup> <http://www.spitsnieuws.nl/archives/binnenland/2011/08/%E2%80%99leefbaarheid-stad-in-gevaar%E2%80%99>

<sup>2</sup> <http://www.spitsnieuws.nl/archives/binnenland/2011/08/halvering-buslijnen-dreigt>

#### Antwoord 4

Ja. In het artikel in de Spits wordt overigens ten onrechte de indruk gewekt dat er een nieuw onderzoek is gepubliceerd. Mijn ministerie heeft samen met de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden drie verkenningen uitgevoerd.

Het gaat om (1) een rapport van PWC over de mogelijkheden tot efficiencyverbetering bij de gemeentelijke vervoerbedrijven, (2) een rapport van Conquist over rationalisering van de openbaar vervoernetwerken en (3) een rapport van NEA waarin twee scenario's voor prijsverhoging in het openbaar vervoer op effecten worden beoordeeld. Deze verkenningen heb ik uw Kamer toegezonden met mijn brief van 6 juni 2011 (TK 23 645, nr. 452) en hierover heb ik met uw Kamer gedebatteerd op 23 juni 2011.

#### Vraag 5

Kunt u aangeven hoe de bereikbaarheid, de luchtkwaliteit en de parkeermogelijkheden in de grote steden zich ontwikkelen, in het door PriceWaterhouse-Coopers geschetste scenario dat de helft tot tweederde van de buslijnen in de grote steden verdwijnt? Zo nee, bent u bereid onderzoek te laten doen om die gevolgen te kwantificeren?

#### Antwoord 5

De hoofdlijn uit mijn brief van 6 juni 2011 is, dat het mogelijk is om de bezuinigingstaakstelling voor de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden verregaand te realiseren door een andere inrichting van het ov-netwerk en een andere organisatie van de exploitatie.

Een belangrijke conclusie die ik uit de verkenningen trek is dat tram en metro in de drie grote steden als hoofdassen moeten functioneren met een hoge(re) snelheid en een grote(re) frequentie. Het busvervoer is hierop aanvullend. Dit vereist een kritische herbezinning op dun bezette ontsluitingslijnen (in de grote steden vaak buslijnen) ten gunste van het versterken van belangrijke verbindingen of hoofdassen (in de grote steden vaak tram of metro). Hiervan zullen grote groepen reizigers profiteren die dagelijks van huis naar werk en terug gaan. Ervaringen in het buitenland met deze aanpak zoals in Jönköping in Zweden, laten zien dat dit kan leiden tot een toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Hiermee zijn ook, in antwoord op vraag 2, de bereikbaarheid van en de luchtkwaliteit in de stad gediend.

Aanvullende maatregelen zoals Park & Ride-voorzieningen (P&R) voor auto en fiets langs de hoofdassen zijn een noodzakelijke ondersteuning. Ik zie daarom niet in waarom deze aanpak P&R-voorzieningen in gevaar brengt, zoals in vraag 3 aan de orde wordt gesteld. Sterker nog, door het OV meer te concentreren op hoofdassen, wordt het juist makkelijker om dit soort P&R voorzieningen bij de OV knooppunten te realiseren. Dit is ook in reactie naar de ANWB gemeld.

De verkenningen zijn overigens geen blauwdruk, maar vragen uitwerking die alleen door de stadsregio's kan plaatsvinden. Dit geldt voor de inrichting en exploitatie van het lijnennet, de kwaliteit die zij nastreven en de prijs die zij daarvoor van de klant vragen.