

Woordvoering Bas de Boer over openbaar vervoer d.d. 1 juni 2022

Voorzitter,

Eerlijk gezegd hadden we hier vanavond liever niet gezeten. Wat ons betreft had het niet zover hoeven komen. En in een eerlijke wereld was de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer doorgezet totdat reizigers redelijkerwijs teruggekeerd waren in de bus en in de trein. Maar helaas worden we voor de zoveelste keer door het kabinet in de steek gelaten. “Onuitlegbaar” noemt de gedeputeerde het in de reactie op het besluit van de staatssecretaris om de financiële steun voor het OV ter compensatie van de schade van de coronapandemie voor volgend jaar stop te zetten. Ik wil daarin een stap verder gaan: het is ‘onverantwoordelijk’ en zelfs ‘onbehoorlijk’ dat de provincies, net nu de reizigers terugkeren, aan hun lot overgelaten worden. Dat gevoel neemt alleen maar toe door nieuws uit bijvoorbeeld Duitsland, waar de prijs van het OV tijdelijk omlaag gebracht wordt om juist reizigers terug te lokken. In Nederland worden in plaats daarvan de accijnzen op fossiele brandstof verlaagd. Dat hier wel honderden miljoenen beschikbaar zijn om het eindeloos verlieslijdende KLM in de lucht te houden, maar dat ervoor gekozen wordt niet te investeren om het basisvervoer van vele duizenden werkenden en schoolgaanden overeind te houden, is voor ons onverteerbaar. Wij zien daarom graag dat de provincie het kabinet verantwoordelijk blijft houden voor het in stand houden van het OV en de lobby voor alsnog een BVOV in 2023 doorzet.

Maar tot Den Haag dit rechtzet, zitten wij hier met de problemen. Het oplossen hiervan zal ongetwijfeld pijn doen. Dat het OV-netwerk van Groningen en Drenthe behouden moet worden, staat voor GroenLinks buiten kijf. Met onze aanpak bieden we een comfortabele en betrouwbare manier van reizen aan en zijn we een voorbeeld voor andere vervoersregio’s. Gecombineerd met de vooruitstrevende aanpak die spreekt uit de nieuwe Mobiliteitsvisie hebben we in Groningen een netwerk dat we moeten koesteren. Er is ons daarom ook veel aan gelegen om het OV nu te behouden, en in de toekomst te verfijnen en uit te bouwen. Ondanks deze tegenslagen mogen we wat we hebben opgebouwd niet kapot laten gaan. Dit is waarom wij voor absolute terughoudendheid pleiten bij het terugschalen of schrappen van lijnen uit de dienstregeling. Juist het geheel aan basisverbindingen en aanvullende lijnen maakt het openbaar vervoer aantrekkelijk voor reizigers, die zo van deur tot deur een groene en duurzame reisoptie hebben. Elke ingreep hierop, zelfs de kleinste ingrepen, gaan ten koste van de kwaliteit. Dit kan het probleem van langzaam terugkerende reizigers versterken of verergeren. Niet alleen omdat het daadwerkelijke aanbod afneemt, maar ook omdat bij reizigers het beeld kan ontstaan dat het OV niet de volwaardige reisoptie is die het eigenlijk is. Een vrees die wij hebben is dat schrappen leidt tot een neerwaartse spiraal, waarbij we over een jaar hier nogmaals zitten om dezelfde discussie nogmaals te voeren. We moedigen aan dat gezocht wordt naar slimme en tijdelijke oplossingen, maar zijn tegen structureel schrappen. We zouden onszelf niet moeten pijnigen voor het falen van anderen.

Wat GroenLinks betreft wordt daarom een incidentele bijdrage gedaan om het OV in een zo robuust mogelijke vorm overeind te houden en het de kans te bieden om te herstellen van de effecten van corona. Wij zien dit als een investering in de toekomst van mobiliteit in onze provincie. De reizigers keren momenteel terug, en sneller dan verwacht. Doordat de tweedehands automarkt krap is en fossiele brandstof alleen maar duurder wordt, hopen wij dat het OV ook voor anderen aantrekkelijker wordt. Maatregelen als snellere verduurzaming en bevorderen van snelheid en betrouwbaarheid dragen hier verder aan bij. Daarnaast willen wij nogmaals hameren op de verbindende rol van de hubtaxi en deelmobiliteit in het netwerk, en vragen of het college om deze reisopties nog verder onder de aandacht van Groningers kunnen brengen. Tot slot, voorzitter,

hebben wij enkele vragen over andere oplossingsrichtingen. Eerder gaf ik het Duitse voorbeeld van prijsverlaging. Voor 9 euro kan voor een maand met het OV gereisd worden. Doordat ander vervoer duurder wordt, kan dit, gecombineerd met het comfort dat het OV biedt, mensen mogelijk verleiden. Heeft het college in plaats van een prijsverhoging deze richting ook overwogen? En echt tot slot, zagen we recent dat bij de aanpak van het Julianaplein de succesvolle campagne om mensen van de auto naar OV en fiets te krijgen. Wij horen graag of hieruit lessen te leren zijn die ook nu van toepassing kunnen zijn en welke dit zijn. Het OV loopt als een levensader door de provincie, dus zien we graag een gepaste ruk aan het stuur om het snel weer op de juiste weg te krijgen. Tot zover.