

Advies aan Provinciale Staten	
T.b.v. Statenvergadering d.d.	8 maart 2021
Commissie	Mobiliteit en Bereikbaarheid
Datum commissievergadering	15 februari 2021
Onderwerp: Voordracht 13 Vaststellen onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland (ROVT)	

Uw contactpersoon
M.C.H. van Boheemen
AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 4628
boheemenm@noord-holland.nl

25 februari 2021

1 | 7

De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert de Statenvoordracht als bespreekstuk te agenderen voor de PS-vergadering van 8 maart 2021.

Uittreksel van het concept-verslag M&B 15-02-2021:

7. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

7. a. Voordracht Vaststellen onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland (ROVT)

De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV tijdens de commissievergadering van 30 november jl. uitgebreid is ingegaan op de concept Onderzoeksagenda. De fractie steunt het uitgangspunt dat het OV-netwerk in 2040 dekkend en voor iedereen toegankelijk moet zijn. Het is goed dat daarnaast wordt gekeken naar uitvoerbaarheid, economie, betaalbaarheid en leefbaarheid. Van de PVV hoeft niet zozeer een modal shift plaats te vinden waarbij OV en fiets naar voren worden geschoven als alternatief voor de auto. De meeste Noord-Hollanders reizen nog altijd graag met de auto. Daarmee moet te allen tijde rekening worden gehouden.

De heer **Hoogervorst** (SP) vindt het belangrijk dat het fijnmazig OV, –de kleine lijnen–, goed in stand blijven of zelfs worden uitgebreid. Bij de sterke OV-knooppunten komen fijnmazigheid, maar ook effectiviteit van het openbaar vervoer samen. De meeste mensen wonen niet rond een OV-knooppunt. Zij moeten niet zijn aangewezen op de fiets of de auto, maar ze moeten een vorm van OV kunnen gebruiken. De SP geeft mee om vooral aandacht te hebben voor die fijnmazigheid. De aansluitingen van lokaal OV op het HOV-netwerk zijn essentieel. Daaruit blijkt dat er dan wel een lokaal OV-netwerk moet zijn. Veel dorpen, maar ook steden blijven verstoken van OV.

Uiteindelijk belanden projecten in het IMPI. De SP vindt het wel prettig om deze Regionale OV-visie te kunnen blijven volgen in een voortgangsrapportage. De SP wil niet alleen aangewezen zijn op het IMPI. Inzake participatie is de vraag in hoeverre er sprake is van een laagdrempelige inzet. Wat heeft de burger in dit verhaal nog te zeggen?

Een aantal projecten heeft prioriteit. In 2023 staat onder categorie 4: HOV Lelystad-Hoorn. Er staat vermeld dat er over dat project geen commitment is en dat het ook niet wordt verwacht. De SP vraagt zich dan af waarom er dan geen andere projecten voor dat jaar op de rol staan.

Wie bepaalt wanneer een initiatief op de lijst komt?

De heer **Terwal** (VVD) bedankt de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning voor de beantwoording van technische vragen. In de commissievergadering van 30 november 2020 heeft de heer Terwal namens de VVD-fractie al het nodige gezegd over de concept-Onderzoeksagenda voor het vervolg van de uitwerking van het Regionaal OV Toekomstbeeld.

Eerder bevroeg de heer Terwal de gedeputeerde over de samenhang van onderzoeken, die worden uitgevoerd door de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoersregio Amsterdam (VRA). Het is belangrijk dat deze drie OV-autoriteiten bij de uitvoering van hun onderzoeksagenda's nauw blijven samenwerken, zodat met een integrale blik naar de onderzoeksresultaten kan worden gekeken. De VVD is blij om te zien dat in de definitieve onderzoeksagenda van Provincie Noord-Holland een nieuwe paragraaf (6.3) is toegevoegd, die gaat over deze samenhang en integraliteit.

De heer Hoogervorst refereerde er al aan, maar ook de VVD-fractie vindt het fijn als de Staten jaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang van de onderzoeken, zodat de Staten een vinger aan de pols kunnen houden. De VVD kan instemmen met de voorliggende voordracht.

De heer **Klein** (CU) spreekt dank uit voor deze nieuwe versie, ook voor het proces en geeft aan dat het fijn is dat de commissie eerst al kon discussiëren over een concept-versie. De ChristenUnie kan zich vinden in de aangepaste onderzoeksagenda. In tegenstelling tot de PVV vindt de CU-fractie het juist belangrijk om daadwerkelijk in te zetten op een modal shift. Dus niet alleen dat we ons OV zoveel mogelijk proberen te verbeteren, maar juist ook door meer mensen te verleiden om te kiezen voor openbaar vervoer. Het is goed dat nu ook de landschappelijke inpasbaarheid is opgenomen. De CU is tevreden dat deze agenda echt tot een adaptieve agenda wordt gemaakt. Het afwegingskader over wat er wel en niet opgenomen kan worden, is daarvoor belangrijk. De CU sluit aan bij de oproep van de VVD om regelmatig geïnformeerd te worden over de stand van zaken.

De heer **Steeman** (D66) vroeg namens D66 op 30 november jl. naar de uitwerking van de onderzoeksagenda. Toen sprak hij voor zijn beurt. Het is goed om het stuk nu alsnog langs te zien komen. Echte verrassingen trof hij daarin niet meer aan. D66 sluit zich aan bij de VVD en CU inzake de voortgangsrapportage en inzake de samenhang en integraliteit.

In het kader van het OV Toekomstbeeld is eerder al gesproken over de verbinding van de verschillende OV modaliteiten en de inzet op een goede ketenreis. Het blijft belangrijk om dat ook in deze context te blijven benoemen: de verbinding met de spoordossiers, met een goede fietsbereikbaarheid van OV en overstappunten. Nauw overleg met de regio's daarbij is enorm belangrijk om OV als een volwaardig en haalbaar alternatief voor autovervoer in te zetten in de mobiliteitsmix.

Interessanter nog dan de onderzoeksagenda zijn een aantal C-stukken op de agenda, die direct verband houden met het onderwerp. Uiteraard de stukken met betrekking tot internationale bereikbaarheid per trein en de nachttrein. D66 vroeg en vraagt daarvoor de aandacht. Goede internationale treinverbindingen die bruikbaar, bereikbaar en betaalbaar zijn voor zoveel mogelijk Nederlanders vormen een uitgelezen alternatief voor korte vluchten met het vliegtuig. Een goede aansluiting daarvan op het onderliggende mobiliteits- en OV-netwerk is dus van essentieel belang. Een nog interessanter C-stuk is de kwartaalrapportage van de OV Ombudsman: Zorg ervoor dat het OV-aanbod op de korte termijn flexibel klaarstaat voor snelle omschakeling indien en zodra de corona maatregelen dat toelaten. Als we niet willen dat Noord-Holland op dat moment vastloopt, is het noodzakelijk om dat goed aan te passen. Het beeld dat uit de kwartaalrapportage naar voren komt, baart D66 zorgen. De fractie hoopt bij de technische briefing van 1 maart en de daaropvolgende bespreking te vernemen hoe hierop wordt ingezet.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) zegt dat eind 2019 het Toekomstbeeld OV 2040 is vastgesteld. In november (2020) is er ook over gesproken. Wie wil nu geen HOV-verbindingen, met goede aansluitingen op lokale buslijnen? Mevrouw Kuiper staat achter het pleidooi van de heer Hoogervorst: een goede aansluiting op treinstations en meer faciliteiten voor de fiets, zodat er echt sprake is van ketenvervoer; een goed functionerend en voor gebruikers betaalbaar systeem dat echt een alternatief biedt voor het gebruik van de auto.

Het CDA kan zich vinden in de zes geformuleerde criteria, waarmee de prioritering wordt bepaald. Niet alles kan tegelijk. Het CDA vindt het positief dat het niet alleen bij een theoretische exercitie blijft, maar dat ook concreet wordt aangegeven met welke projecten er aan de slag wordt gegaan. Dat is niet beton gegoten, maar wel reëel. Het CDA ziet uit naar het vervolg.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) bedankt voor het proces. Op meerdere momenten konden de Staten meespreken over het stuk. Voor de PvdA is het belangrijk dat er een betere benutting van gebruik van het OV-netwerk wordt uitgewerkt, om de provincie bereikbaar en het OV betaalbaar te houden. De onderzoeksagenda geeft een ordening aan. Het is duidelijk leesbaar wanneer welke ambitie wordt opgepakt. Ook de vervolgonderzoeken die worden gedaan, worden duidelijk voorgelegd.

Ook de PvdA zou graag naast het IMPI ook op een andere wijze worden meegenomen in de keuzes en de uitkomsten van de onderzoeken, zodat er, waar nodig, nog bijgestuurd kan worden.

De heer Hoogervorst sprak over participatie. Dat is een mooi bruggetje naar het initiatiefvoorstel dat de PvdA in de volgende commissie aan de orde zal stellen. Het is belangrijk om in gesprek te blijven met inwoners over hoe mensen kunnen worden verleid om op duurzame wijze van A naar B te gaan. De PvdA is ook blij dat het een adaptieve agenda is, zodat er nog stuurmomenten zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of mevrouw Doevedans met hem van mening is dat het ook prettig zou zijn als inwoners kunnen meepraten over het al dan niet beschikbaar zijn van OV in hun woonomgeving.

Mevrouw **Doevedans** (PvdA) antwoordt dat dit zeker wordt meegenomen in de challenge. Het is zeker belangrijk om ook te kijken waar bewoners behoefte aan hebben, maar niet alles kan. Alles kost geld, dus moet bedacht hoe het voor zoveel mogelijk mensen mogelijk en betaalbaar is om van A naar B te reizen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) concludeert dat het meeste gras voor zijn voeten is weggemaaid. De PvdD is blij met deze onderzoeksagenda waarin het verzoek om prioritering en meer adaptie is gehonoreerd. De PvdD bedankt de gedeputeerde voor alles wat is meegenomen vanuit het eerdere traject. Adaptiviteit vraagt om meer rapportage in de voortgang. Wat dat betreft is de heer Hollebeek op zijn wenken bediend, nu diverse fracties daarom al hebben verzocht.

De heer **Koyuncu** (DENK) kan zich vinden in de woorden van de heer Hoogervorst.

In het stuk valt te lezen dat Provincie Noord-Holland werkt aan het ROVT, de OV-knooppunten aanpak en het optimaliseren van de ketenreis. Van deze inzet wordt onder meer als resultaat verwacht de gefaciliteerde van-deur-tot-deureis door goed aangesloten OV, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen. Toch leest de heer Koyuncu in de stukken zeer weinig over deelmobiliteit. Hoe komt dat? Ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit en de groei hiervan zijn interessant en moet zeker worden meegenomen in toekomstige mobiliteitsplannen. DENK is benieuwd in hoeverre dit wordt meegenomen in de voorliggende onderzoeken.

In de stukken wordt gesproken over een goed aangesloten OV. Wat als er zeer beperkt OV is? Betekent dit dat mensen in gebieden met beperkt OV niet of nauwelijks kunnen meeprofiteren van de nieuwe verbindingen. In bijvoorbeeld de buitenwijken van Amsterdam is het OV niet op het gewenste niveau. Hoe wordt in dergelijke gebieden de deur-tot-deurreis gerealiseerd?

Er zijn alternatieven zoals deelmobiliteit, die het OV kunnen aanvullen. Laten we kijken naar elektrische deelauto's of elektrische deelscooters. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat men geen auto hoeft te bezitten. Juist de elektrische deelconcepten zijn niet te vinden in de buitenwijken, maar veelal in drukke binnensteden, waar het OV al prima is. Hoe zorgen GS ervoor dat de fantastische projecten die nu in de pijplijn zitten straks ook ten goede komen van iedereen en niet alleen van de gebieden die al een prima OV-netwerk hebben?

Opvallend is dat er wederom met alle partijen, behalve de burgers wordt gesproken. DENK vindt het belangrijk dat er een goede burgerparticipatie plaatsvindt. In de afgelopen periode heeft de heer Koyuncu op verschillende momenten berichtgeving meegekregen over een mogelijke metroverbinding tussen Amsterdam-IJburg en Almere Pampus, de IJmeerlijn. Een van de geluiden die hem bereikte was dat deze verbinding doorgetrokken moet worden naar Haarlem? Klopt dit?

De heer **Jensen** (JA21) zegt dat de fractie van JA21 over het algemeen tevreden is met het voorliggende stuk. Dank hiervoor aan de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning.

De coronapandemie wordt genoemd, maar JA21 had een breder inzicht willen hebben met betrekking tot de stand van zaken. Echt goed OV kost geld in plaats van dat het wat oplevert. Dat geldt zeker voor dunbevolkte gebieden. Corona heeft daar nog meer invloed op in negatieve zin. De heer Jensen bedoelt hiermee niet zozeer de toekomstige investeringsruimte in infrastructuur vanuit het Rijk of de provincie, maar hij bedoelt de ruimte die vervoerders zelf hebben om het OV overeind te houden. De impact van corona zal hopelijk voor 2040 afnemen, maar in de komende jaren zal dat zeker nog niet het geval zijn, ook bij de vervoerders niet. Welke financiële slagkracht is er de komende jaren over om de provincie bereikbaar te houden?

JA21 is tevreden met het plan. Uiteraard had de fractie liever een plan gezien waarin stond dat ieder dorp alsnog om de vijf minuten wordt bediend door de bus, die rechtstreeks naar het station in de grote stad rijdt, maar uiteraard begrijpt JA21 dat de investeringen en opbrengsten met elkaar in verhouding moeten zijn. Fijnmazig kost nu eenmaal geld. Het is goed dat in de woonagenda's integraal wordt gekeken naar mobiliteit. Kan de gedeputeerde iets zeggen over de financiering van Noord-Hollandse projecten uit het Groeifonds. De heer Jensen doelt op de ongelijkvloerse spoorwegovergangen bij Castricum, Alkmaar Noord en Hoorn. Ook de inzet op andere vormen van mobiliteit vindt JA21 verstandig. De fractie is blij dat ook deelmobiliteit, weliswaar bescheiden, toch is benoemd, dat de provincie werk maakt van betere fietsvoorzieningen en dat vervoer van deur-tot-deur fijnmaziger, sneller en betrouwbaarder kan worden gemaakt.

JA21 heeft ook wat kritiekpunten. Alle passages waar krampachtig 'duurzaam' tussendoor wordt gefietst hebben wat JA21 betreft niet alle prioriteit. De meningen daarover zijn bekend.

Een ander punt betreft een link met toegankelijkheid en betaalbaarheid van mobiliteit. Er wordt gestreefd naar kostendekkend, maar wat doet dat met de betaalbaarheid. Betaalt de reiziger voor het traject Alkmaar-Haarlem in 2040 geïndexeerd meer, minder of hetzelfde voor de rit? Nederlands OV behoort al tot het duurste van Europa. Als de eindgebruiker meer betaalt, krijgt hij dan een betere service, gaat de reistijd omlaag, et cetera? Dit is belangrijk om bij stil te staan wanneer aan de slag wordt gegaan met de toekomstvisie op het OV. Hoe is dit in het plan verankerd? En als dit onvoldoende het geval is, hoe kan dit alsnog in orde worden gemaakt?.

De heer **Gringhuis** (GL) sluit zich aan bij de woorden van de heer Klein en mevrouw Doevendans over het proces.

Door het openbaar vervoer te verbeteren en de reistijden te verkorten kunnen meer Noord-Hollanders worden verleid om voor de bus te kiezen en de auto te laten staan. Files en knelpunten in het wegennet kunnen daarmee worden opgelost.

Tijdens de eerdere bespreking heeft GroenLinks punten aangedragen voor deze agenda. De fractie is blij om te zien dat landschappelijke inpasbaarheid is toegevoegd aan de onderzoeksagenda. GroenLinks gaat toekomstige plannen hierop beoordelen. Door hier in de initiatieffase op te letten wordt duidelijk op welke plekken maatregelen moeten worden genomen om aantasting van het landschap te voorkomen.

De heer Gringhuis is benieuwd naar de terugkoppeling van de gedeputeerde over zijn gesprek met NS en ProRail over de Hoornse lijn.

Spreker sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Hoogervorst over fijnmazige lijnen naar OV-knooppunten. Dat is een goede manier om de OV-knooppunten te voeden met voldoende reizigers. De minder dichtbevolkte gebieden blijven dan ook bereikbaar met OV.

Gedeputeerde **Olthof** constateert dat er diverse vragen zijn gesteld, die geen raakvlak hebben met de voorliggende voordracht.

De gedeputeerde onderschrijft het punt dat de heer Hoogervorst noemde. Er kan veel worden geïnvesteerd in de hoofdlijnen en OV-knooppunten, maar mensen moeten wel bij die plekken kunnen komen. Dat is een uitdaging. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat mensen van deur tot knooppunt kunnen komen. Dat zit voor een deel in de huidige OV-concessies. Dit gaat vooral over HOV. We kunnen Covid als een bedreiging zien, maar mogelijk biedt het ook een kans om op een andere manier naar dergelijke vraagstukken te kijken. Hoe zorg je dat ook de kleine kernen goed bereikt worden? De gedeputeerde hoorde meermaals het verzoek om een voortgangsrapportage. Zoals vermeld in het document wordt elk jaar geëvalueerd en gekeken naar de voortgang van het ROVT. Het is een adaptief programma. Er kunnen veranderingen ontstaan in de afweging waardoor sommige bouwstenen misschien gaan verschuiven. Zoals toegezegd komt er een afwegingskader over wanneer en hoe een bouwsteen kan worden toegevoegd. Onder meer voor de lijn Hoorn-Lelystad volgt een kader. Niet alleen in tijd kunnen bouwstenen verschuiven; er kunnen ook bouwstenen worden toegevoegd.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of in ieder geval kan worden gerapporteerd als er onderzoeksresultaten zijn binnen Provincie Flevoland of de VRA, die ingrijpen op onderzoeken van Provincie Noord-Holland en daarmee de resultaten een andere richting opsturen.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat er een coördinatieteam is dat gaat over Flevoland, Noord-Holland en de VRA in de onderzoeken die er zijn. Als onderzochte OV-lijnen impact hebben op onze lijnen dan volgt daarover een terugkoppeling richting Provinciale Staten. Uiteindelijk stopt een buslijn niet bij een grens van een vervoersautoriteit. Dus de verbinding moet zo goed mogelijk worden afgestemd.

De gedeputeerde bedankt voor alle complimenten. Hij draagt deze over aan de ambtenaren. Het was een zorgvuldig proces om tot een mooi gedragen document te komen.

In het kader van participatie is het zoeken naar de rol van de provincie. De provincie praat met ROCOV, die de reizigers vertegenwoordigt. Elke concessie en ook dit stuk zijn met alle gemeenten besproken. Het zou vreemd zijn als de provincie nu een participatietraject opstart met burgers uit gemeenten die als gemeente invloed hebben op dit document. De vertegenwoordiging van de inwoners van een gemeente ligt bij de bestuurders van die gemeente. De rol van de provincie is om de geluiden van individuele gemeenten mee te nemen in de keuzes die met elkaar worden gemaakt.

Daarnaast zijn er de organisaties die de reiziger specifiek vertegenwoordigen. Die organisaties worden betrokken bij de afwegingen.

Over de flexibele inzet in relatie tot Covid merkt de gedeputeerde op dat nog een technische sessie volgt in maart. Er komt ook een transitieplan. Dat is een voorwaarde vanuit de landelijke bijdrage. De heer Steeman heeft gelijk met wat hij zei over de integrale benadering. In de loop van dit jaar volgt het Perspectief Mobiliteit. Daar hangen beleidsnota's onder. Er wordt gewerkt aan een Landelijk Toekomstbeeld Fiets en een Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Een LOVT (vnl. spoor) en ROVT (HOV) hangen daaronder. De documenten houden dus ook rekening met elkaar.

De provincie werkt aan de ketenreis en daarin moeten alle verschillende modaliteiten worden meegenomen. In het kader van MaaS (Mobility as a Service) wordt bekeken welke modaliteit het best kan worden gebruikt om van A naar B te reizen. De deelauto, deelscooter, deelfiets en de bus en trein zullen daarvan onderdeel uitmaken.

Richting de heer Koyuncu merkt de gedeputeerde op dat de provincie niet gaat over het OV in Amsterdam. Dat is een onderdeel van de VRA. Het punt van DENK is wel helder. Een deelauto of deelscooter kan een van de modaliteiten zijn als men van een hub naar huis wil reizen. De deelauto is een ontwikkeling die gaande is. Daar liggen kansen, die zeker worden benut.

De gedeputeerde denkt zich niet te moeten vastpinnen aan OV, of aan auto, of aan fiets. Het gaat om de combinatie van modaliteiten.

De IJmeerlijn is een onderwerp bij het Platform Mobiliteit. De gedeputeerde zit daar aan tafel. Hij kent de ambitie van de IJmeer-verbinding. Hem is niets bekend van het doortrekken van die lijn naar Haarlem. Wat wel wordt onderzocht is een verbinding Haarlem, Schiphol, Amsterdam en hoe die straks kan aansluiten op de doortrekking van de Noord-/Zuidlijn.

Covid heeft natuurlijk grote impact. De gedeputeerde verwijst naar de technische sessie over het Transitieplan. Daar gaat het specifiek over de impact van Covid.

De financiële slagkracht is een terecht punt en uit het hart gegrepen. Hoe blijft het OV betaalbaar? De provincie betaalt als vervoersautoriteit een groot deel van de kosten om het vervoerskaartje betaalbaar te houden. In dit stuk gaat het niet over de kosten van een kaartje in 2040. Het zal hoger zijn dat het nu kost. Uiteindelijk moet het betaalbaar blijven, willen we het OV stimuleren zodat meer mensen gebruikmaken van het OV. De kwaliteit van het OV moet goed zijn.

Met het noemen van het Groeifonds wordt een zijsprongetje gemaakt. De eerste tranche voor het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn en het sluiten van de kleine ring van de VRA-MRA-Noord-Holland is doorgevoerd. Er staan geen investeringen in gelijkvloerse kruisingen in het Groeifonds. De gedeputeerde is vanuit de Regionale Mobiliteitsagenda wel met gemeenten in gesprek over investeringen en hoe die gefinancierd zouden moeten worden. Deze investeringen maken geen onderdeel uit van het Groeifonds. Over de Hoornse lijn vindt overleg plaats met NS en gemeenten. Het gaat ook over OV-knooppunten en ontwikkelingen langs de steden van die Hoornse lijn. Een terugkoppeling is gegeven. Over de lijn Hoorn-Medemblik is gesproken met NS en ProRail. In de bouwstenen c.q. de agenda staat dat in 2022 naar HOV Hoorn-Medemblik, of in ieder geval in West Friesland wordt gekeken. In die onderzoeksagenda wordt het spoor Hoorn-Medemblik meegenomen. De gedeputeerde zal te zijner tijd terugkoppelen wat daaruit gekomen is. Om de verwachting wat te temperen wijst de gedeputeerde erop dat er veel haken en ogen aan zitten. Mogelijk vraagt het een heel grote investering, waar de geringe vervoerswaarde niet tegen opweegt. Mogelijk zijn er goedkopere alternatieven in West Friesland.

Tweede termijn:

De heer **Jensen** (JA21) is niet gerustgesteld als het gaat om de betaalbaarheid. Kostendekkendheid is het streven, maar wat doet dat met de betaalbaarheid? Hoe wordt die gewaarborgd?

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het Rijk een flinke bijdrage levert. De provincie heeft haar bijdrage niet afhankelijk laten zijn van het gebruik. Wat de provincie voor OV begroot heeft, heeft ze ook betaald. Daarmee wordt gestreefd naar een nullijn voor de vervoerders. Op dit moment is er geen enkel geluid dat de gebruiker moet gaan betalen voor Covid en het mindere gebruik van het OV. Provinciale Staten gaan er uiteindelijk over als het effect gaat hebben op de betaalbaarheid van het OV. Door indexatie en het feit dat alles duurder wordt kan worden verwacht dat het kaartje niet goedkoper wordt of in 2040 gelijk van prijs is gebleven. Dat kan gevolgen hebben voor de bijdrage door de provincie als Provinciale Staten van mening zijn dat een kaartje een bepaald prijsniveau moet houden.

De bijdrage komt vanuit de provincie en daarnaast zijn er de inkomsten vanuit de kaartverkoop.

De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt de heer Jensen of hij de betaalbaarheid bedoelt vanuit de provincie bekeken, of voor de gebruiker van het OV.

De heer **Jensen** (JA21) bedoelt de betaalbaarheid voor de gebruiker.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten, maar in de chat geeft de heer Jensen aan dat hij e.e.a. nog zal bespreken in zijn fractie.