

Vergadering Provinciale Staten 21 januari 2005

Agendapunt 90/04:

Personenvervoer van Morgen, provinciale bijdrage conform het investeringsprogramma OV-Netwerk Brabantstad.

Voorzitter;

Voor D66 staat nut en noodzaak van de voorgestelde projecten niet ter discussie: het zijn allemaal projecten die een terugloop in de benutting van het Openbaar Vervoer kunnen ombuigen. En dat vinden wij belangrijk.

Wij willen het graag hebben over de geest van de motie van 28 juni 2002 en over partnership.

De motie waarin 20 miljoen Euro beschikbaar werd gesteld voor reserveringen t.b.v. de realisatie van Brabantstadspoor, werd op dezelfde dag aangenomen, waarop de provincie forse gelden beschikbaar stelde t.b.v. de aanleg van randwegen bij Brabantse steden. Om enig evenwicht te brengen in de verhouding tussen investeringen in wegen en in Openbaar Vervoer is de motie ingediend en breed ondersteund.

Waar was de motie vooral voor bedoeld en waar vooral niet voor?

Om met dit laatste te beginnen: in 2002 wisten we dat 20 miljoen Euro een veel te beperkt bedrag zou zijn om Brabantstadspoor te kunnen realiseren. Vastgesteld werd dat het geen zin had om dit relatief geringe bedrag in deelbedragen te investeren. De bedoeling was nu juist om dit bedrag als **hefboom** te laten functioneren: eerst de **B5 partners** overtuigen om elk eenzelfde reservering te doen en vervolgens zich gezamenlijk sterk te maken voor een forse extra investering door het **Rijk** in Brabantstadspoor.

Het College heeft de Staten niet duidelijk gemaakt, wat gedaan is om een hefboom van 120 miljoen Euro te realiseren en vooral niet, waarom het niet gelukt is.

Hebben de partners het niet van een hefboom niet ervaren? Waren zij beducht dat andere steden wellicht meer zouden profiteren dan zichzelf? Was het Rijk geheel niet onder de indruk van een mogelijke forse regionale bijdrage waardoor zij zelf méér zou gaan bijdragen? Of hebben we uiteindelijk toch meer rijksgeld naar Brabant kunnen halen?! Het kan ook zijn, dat Gedeputeerde Staten een hefboomwerking helemaal niet zag zitten.

D66 hecht er aan, om deze duidelijkheid te krijgen.

Wat nu gebeurt, is dat de reservering van 20 miljoen Euro beschikbaar gesteld wordt voor specifieke projecten. Deze projecten zijn vooral gericht op een betere toegankelijkheid van het hoofd-Openbaar Vervoer net. Daarmee zijn zij belangrijk. Doelstelling was echter vooral het werken aan een netwerk met een hoge mate van intensiteit en betrouwbaarheid. Onduidelijk is of dit bereikt kan gaan worden en ook of dat binnen een afzienbare termijn gaat lukken.

Nu de 20 miljoen worden verdeeld is een hefboomwerking buiten beeld gekomen.

Vraag is, welk zicht het College heeft op de toekomstige financiering van het Openbaar Vervoer-netwerk en of bij benadering het bedrag van 680 miljoen Euro een reëel perspectief is.

Voorzitter;

Wij maken ons zorgen over de bijdragen van de B5 partners.

Partners noemen zich partners omdat ze zich verbonden voelen met elkaar en samen zinnige dingen willen doen, bijvoorbeeld op het gebied van Openbaar Vervoer.

Het is toch wel heel raar, dat het provinciebestuur in haar rol van partner, oproept tot het uitoefenen van **maximale druk** op de andere partners om financieel bij te dragen, zoals voorgesteld in de nota van wijziging. Dat zijn situaties die zich eerder bij een scheiding voordoen.

Of bij bestuurlijk ongezonde verhoudingen.

Vraag aan het College is dan ook, waarom de bestuurlijke verhoudingen zodanig zijn, dat er thans onvoldoende heldere afspraken liggen.

En wat U er aan gaat doen om de situatie te verbeteren.

Woordvoerder namens D66:

Statenlid Aart Jan Gorter