

OV in Brabant: Snel - Schoon - Sociaal

Visie openbaar vervoer 2006 - 2020

Voorwoord

Voor u ligt het ontwerp van de Visie Openbaar Vervoer van de provincie Noord Brabant. Zij vormt de actualisering van de visie Personenvervoer van Morgen uit 1999 en geeft een volledig beeld van de strategie en de hoofdlijnen van het OV-beleid in de periode 2006 - 2020. De visie is voorbereid via een dialoog met de commissie EMG en onze partners.

Het openbaarvervoerbeleid is een belangrijke taak voor het provinciaal bestuur. De nadruk in ons beleid ligt op samenwerking en faciliteren van de maatschappelijke behoefte aan vervoer. Naast een belangrijk deel maatschappelijke zorg voor de bereikbaarheid van steden en voorzieningen heeft deze taak ook een harde zakelijke kant. Het gaat om € 100 miljoen per jaar waarvoor de provincie verantwoordelijk is maar waarvoor zij ook de risico's draagt. Zij zal daarom zowel tegenover de vervoerder als tegenover haar partners haar autoriteit moeten laten gelden wanneer haar belang dat vraagt.

Deze visie wordt aan Provinciale Staten aangeboden om vast te stellen in hun vergadering van 2 juni 2006. De hoofdlijnen van de visie zijn opgenomen in het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan (PVVP). De financiële kaders van de OV-visie worden opgenomen in het Brabantse MIT, als onderdeel van de provinciale begroting.

Op basis van deze visie wordt een Werkprogramma openbaar vervoer 2006-2008 uitgewerkt. Het omvat de uitvoeringsaspecten van de visie: sturingsinstrumenten, normen, kwaliteitsniveaus en een actueel projectenoverzicht. De complete uitwerking wordt in de vorm van een OV-werkprogramma 2006-2008 door ons vastgesteld. Het Werkprogramma wordt een onderdeel van de dynamische beleidsagenda op basis van het PVVP en wordt tweejaarlijks bijgesteld. De projecten en acties worden ingebracht in de regionale mobiliteitsplannen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant



Inhoud

Voorwoord	2	5 Sturing	21
Samenvatting	4	5.1 Inleiding	21
1 Inleiding	6	5.2 Regie	21
1.1 Doel van de visie	6	5.3 Regionale Integrale Aanpak	21
1.2 Strekking van de visie	6	5.4 Kwaliteit en innovatie	22
1.3 Leeswijzer	6	5.5 Leren van anderen	22
2 Aanleiding	7	6 Middelen	24
2.1 Een nieuwe taak, een nieuwe kijk: PvM	7	7 Evaluatie	26
2.2 Er is veel gebeurd en geleerd	7	Bijlagen	
2.3 De Nota mobiliteit vraagt om een doorvertaling	8	1 Scenarioaanpak basisvoorzieningenniveau	27
2.4 De actuele situatie in het Brabantse OV	8	2 Verwerking evaluatieonderzoek Provinciale Staten	29
2.5 Tijd voor keuzes: Snel-Schoon-Sociaal	9	3 Verklaring van termen en afkortingen	30
3 Visie op openbaar vervoer	10		
3.1 Duurzame bereikbaarheid als hoogste streven	10		
3.2 Doelen en ambities	11		
4 Bouwstenen voor een aantrekkelijk openbaar vervoer	16		
4.1 Tien kernthema's maken één sterk OV	16		
4.2 De kernthema's toegelicht	16		
4.2.1 Interlokale bereikbaarheid en OV-netwerk Brabant Stad	16		
4.2.2 Samenhangend netwerk	17		
4.2.3 Basisvoorzieningenniveau	17		
4.2.4 Toegankelijkheid	17		
4.2.5 Marketing en maatwerk	18		
4.2.6 De reiziger centraal	18		
4.2.7 Communicatie en imago	19		
4.2.8 Milieu en luchtkwaliteit	19		
4.2.9 Tarieven	20		
4.2.10 Integratie van geldstromen en doelgroepen	20		

Samenvatting

Deze OV-visie geeft inhoud aan de herijking van de visie op het openbaar vervoer en beslaat de periode tot 2020 en het gebied waarvoor de provincie Noord-Brabant verantwoordelijk is, namelijk haar grondgebied minus het gebied van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).

Gedegen en actueel

Deze visie bouwt voort op het bestaande beleid van het programma Personenvervoer van Morgen (PvM), verwerkt de actuele ontwikkelingen en is geïnspireerd door twee regionale bijeenkomsten met de partners en burgers. De keuzen in deze visie sluiten aan op de Nota Mobiliteit van het Rijk. De kern van deze visie is opgenomen in het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan. Bij de visie hoort een OV-werkprogramma dat door Gedeputeerde Staten wordt vastgesteld.

Snel, schoon en sociaal

De OV-visie maakt duidelijke keuzen gebaseerd op het Bestuursakkoord. Investeren in snelle betrouwbare verbindingen tussen de steden, handhaven van het basisvoorzieningsniveau in het landelijke gebied en inzetten op verbeteren van de luchtkwaliteit, vooral in de steden. De titel 'Snel - Schoon - Sociaal' van deze visie weerspiegelt deze keuze voor drie hoofdoelen.

Voorwaarde om de ambities waar te maken is een voortdurende verbetering en innovatie waarbij de provincie, samen met marktpartijen en regionale partners werkt aan de transitie naar duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. Deze keuzen liggen ook ten grondslag aan de aanbesteding van de OV-concessies voor de periode 2007 - 2014.

Hiernaast zijn er drie subdoelen die bijdragen aan de realisatie van de hoofdoelen: de tevredenheid van de reiziger, het verhogen van de kosteneffectiviteit en de afstemming met de ruimtelijk, economische en sociale ontwikkeling.

Ambities

Bij ieder van de zes doelen zijn ambities geformuleerd waarmee de provincie in de planperiode aan de slag gaat. Bij een aantal daarvan horen nieuwe indicatoren die wij zullen uitwerken. De ambities zijn:

1. Verbeteren van de bereikbaarheid: stijging van het aandeel van het OV ten opzichte van het aandeel auto bij verplaatsingen naar steden op congestiegevoelige punten en tijdstippen (nieuwe indicator).

2. Het in stand houden van de leefbaarheid: wij handhaven de bereikbaarheid van elk adres in de provincie voor alle reizigers in Brabant met een vorm van gesubsidieerd openbaar vervoer op de voor het maatschappelijk verkeer belangrijke momenten. Halteplaatsen en knooppunten van OV zijn in 2015 voor maximaal 90% (streefwaarde) van de reizigers toegankelijk. Vanaf 2007 worden experimenten voor integratie van de verschillende OV systemen uitgevoerd. Werken aan een instrumentarium waarbij het gewenste aanbod per gebiedsprofiel wordt gebaseerd op de huidige en potentiële vraag van reizigers én het beschikbare budget.

3. Het verbeteren van het milieu en de leefomgeving: uiterlijk vanaf 1 januari 2008 voldoen bussen aan de EEV-norm in de steden Breda, Den Bosch en Tilburg en minimaal aan de Euro4-norm in de rest van de provincie. Voor de langere termijn is de ambitie om de normering verder op te voeren naar 'near-zero-emission'.

4. Het vergroten van de tevredenheid van de reiziger: de tevredenheid en daarmee de kwaliteitsbeleving van de reizigers over het aanbod en gebruik van het openbaar vervoer stijgt naar een waardering van 7,5.

5. Het verhogen van de kosteneffectiviteit: de volgende niveaus voor economische prestatie-indicatoren worden bereikt:

- a. Gewogen kostendeckingsgraad: deze bevindt zich tussen 43 en 45 %. Dit is de mate waarin de opbrengsten van reizigers en derdebetalers bijdragen aan de kosten voor het OV;
- b. Verlagen van de gewogen inkoopkosten per eenheid (dienstregelingen, kilometers in relatie tot reizigers). Deze indicatoren zijn een maat voor de efficiency van de inkoop en inzet van een mix van OV-systemen: bus, Regiotaxi, buurtbus, OV-fiets e.d. (nieuwe indicatoren).
- c. Vanaf 2010 jaarlijks een derde geldstroom van 1-3 % van de kosten voor OV.

6. Het afstemmen met de economische en ruimtelijke ontwikkeling: op te stellen afwegingskader voor ruimtelijke en economische ontwikkeling met het doel het openbaar vervoer beter beschikbaar (sneller, frequenter e.d.) en beter betaalbaar (efficiency en effectiviteit) te maken (nieuwe indicatoren).

Om deze ambities te realiseren staan een voortdurende innovatie en bewaking van de kwaliteit van het openbaar vervoer centraal.

Partners & vervoerders

Net als in het programma Personenvervoer van Morgen blijft de samenwerking met onze regionale partners van groot belang. De GGA-regio's, het reizigersoverleg Brabant, de B5-gemeenten van BrabantStad en het SRE zijn voor het openbaar vervoer de meest directe partners. Daarnaast spelen de andere aangrenzende vervoersautoriteiten in Nederland en Vlaanderen een rol bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Zij vervullen een onmisbare rol bij de regionale ontwikkeling van een goed, integraal openbaar vervoer voor Brabant.

Ook de rol van de vervoerbedrijven en buurtbusverenigingen is cruciaal. Hun directe kennis van de vraag van de reizigers en hun inzet op ontwikkeling van markt en product is voorwaarde voor succes en tevreden klanten.



1 Inleiding

1.1 Doel van de visie

Deze herijking van de visie op het openbaar vervoer betreft de periode tot 2020 en het gebied waarvoor de provincie Noord-Brabant verantwoordelijk is, namelijk haar grondgebied min het gebied van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).

Deze visie bouwt voort op het bestaande beleid van het programma Personenvervoer van Morgen (PvM), verwerkt de actuele ontwikkelingen en stelt het vizier opnieuw scherp op de toekomst. De doelen worden opnieuw geformuleerd, maar veranderen niet wezenlijk.

De visie geeft zo duidelijk mogelijk aan hoe de gestelde doelen kunnen worden bereikt en welke keuzes daarvoor nodig zijn.

1.2 Strekking van de visie

De kern van deze visie is opgenomen in het Provinciale Verkeer- en vervoerplan en de keuzen in de visie sluiten aan bij de Nota Mobiliteit van het Rijk.. De focus van het beleid past daar ook bij: snel, schoon en sociaal. Deze uitgangspunten liggen ook ten grondslag aan de aanbesteding van de concessies per 2007. Wij gaan ervan uit dat tussen de vaststelling van deze visie en 2020 nog ten minste eenmaal een herijking van de visie op het openbaar vervoer zal plaatsvinden.

Wij beogen een stabiel beleid. De vaststelling van deze visie door Provinciale Staten maakt haar het vaste kader voor de dynamische beleidsagenda inzake het openbaar vervoer. Net als in het programma Personenvervoer van Morgen blijft de samenwerking met onze partners van groot belang. De GGA-regio's, het reizigersoverleg Brabant, de B5-gemeenten van BrabantStad, het SRE en de andere aangrenzende vervoersautoriteiten in Nederland en Vlaanderen zijn voor het openbaar vervoer de directe partners. Zij hebben een onmisbare rol in het realiseren van een goed openbaar vervoer voor Brabant. Deze rol blijkt onder andere uit hun betrokkenheid in de verschillende vormen van regionale samenwerking voor het openbaar personenvervoer.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk staan wij eerst stil bij de aanleiding en achtergrond van de herijking van de visie op het Openbaar Vervoer. Vanuit deze aanleiding beschrijven wij in *hoofdstuk 3* de hoofddoelstellingen van het OV-beleid, waarbij we aansluiten bij de kaders en ambitie van het PVVP. In *hoofdstuk 4* geven wij aan de hand van tien kernthema's inzicht in de operationalisering van de doelstellingen van het OV-beleid. In het daaropvolgende *hoofdstuk 5* gaan we in op de wijze waarop wij de doelstellingen willen bereiken. We sluiten af met *hoofdstuk 6* waarin de middelen die nodig zijn om de doelstellingen te kunnen realiseren zijn beschreven.

Bij deze visie hoort een Werkprogramma Openbaar Vervoer 2006-2008 dat tweejaarlijks wordt bijgesteld. Dit werkprogramma wordt afgestemd met en opgenomen binnen het kaders van het provinciale MIT en de regionale beleidsagenda's.

2 Aanleiding

Waarom een visie op het openbaar vervoer? In dit hoofdstuk geven wij antwoord op deze vraag door eerst op hoofdlijnen in te gaan op de historie van de beleidsontwikkeling van het openbaar vervoer in Brabant. Vervolgens geven wij een beeld van de actuele situatie van het openbaar vervoer en de ontwikkelingen daarin, om ten slotte de aanleiding voor de visie te beschrijven.

2.1. Een nieuwe taak, een nieuwe kijk: PvM

Begin 1996 is het project Heroriëntatie Openbaar Personenvervoer (HOP) gestart, toen duidelijk werd dat de provincie een voor haar nieuwe taak ging krijgen: de verantwoordelijkheid voor het interlokaal openbaar vervoer. Later kwam daar het vervoer in de steden bij. Het SRE heeft de bevoegdheid over het openbaar vervoer in het eigen gebied.

Het project HOP heeft diepgaand onderzoek gedaan naar de problemen in het openbaar vervoer en de oorzaken daarvan. Naast het vervoer zelf bleken oorzaken te liggen in maatschappelijke ontwikkelingen, de ruimtelijke ontwikkeling, gedrag en mentaliteit en in politiek en bestuur. In 1999 heeft dit project geleid tot een vernieuwingsprogramma voor het openbaar vervoer onder de titel: Personenvervoer van Morgen (PvM). Dit programma bestond uit 118 acties, gebaseerd op de visie Personenvervoer van Morgen van 1999. Kernpunten van die vernieuwing waren:

- de reiziger centraal stellen en in plaats van aanbodgericht vraaggericht te denken,
- hogere kwaliteitsnormen en ambitieniveau formuleren voor het openbaar vervoer in plaats van het handhaven en marginaal verbeteren van het bestaande openbaar vervoer,
- beter gebruik maken van wat er al is aan kennis en inzicht, en een integrale en brede aanpak kiezen in plaats van op zichzelf staande acties en experimenten.

Voor een dergelijke grondige vernieuwing was een omslag in het denken en werken in het openbaar vervoer nodig.

2.2. Er is veel gebeurd en veel geleerd

Inmiddels is de eerste fase van het PvM-programma in 2003 afgerond en zijn er vijftig concrete acties uitgevoerd met een waaier aan resultaten. Zo zijn alle adressen in Brabant nu bereikbaar met het netwerk van bussen en regiotaxi. Er is veel geleerd, er zijn successen geboekt, maar ook uitglidders gemaakt. Er hebben ook regelmatig evaluaties plaatsgevonden. De laatste was eind 2005 met de evaluatie door Provinciale Staten over het doelbereik van het PvM-programma. Van al die acties is geleerd. De belangrijkste leerervaringen zijn:

- De reiziger reageert goed op een klantgerichte benadering;
- De betrokkenheid van reizigersorganisaties via het ROB werkt goed;

- Voor een succesvolle vernieuwing is een dragende omgeving nodig. Gemeenten en maatschappelijke organisaties hebben een belangrijke ondersteunende rol. De rol van de media is eveneens van belang.
- De beperkte informatie over reizigers en inkomsten in het OV maakt een zakelijke en prestatiegerichte afrekening in het OV lastig en op een kleine schaal zelfs vrijwel onmogelijk. Hierdoor heeft o.a. de evaluatie van de concessies 2002 problemen ondervonden;
- Het realiseren van groei is weerbarstig. Tegen optimisme moet worden gewaakt. Tegelijk moet de ontwikkelfunctie beter worden gegarandeerd;

Na een grondige interne evaluatie is de tweede fase van PvM in 2004 van start gegaan. De provincie vervult in deze fase een meer regisserende rol. Het werkprogramma 2004 - 2007 kent drie inhoudelijke programma's:

1. verbetering en vernieuwing van personenvervoer: aanbesteding, RIA;
2. marktontwikkeling en innovatie: vraag van doelgroepen centraal;
3. het OV-netwerk BrabantStad: ontwikkeling en doorstroming stedelijke netwerken.

Inzet van deze programma's is dat de reiziger op korte termijn het verschil moet merken. In december 2005 hebben Provinciale Staten een evaluatie gehouden van het doelbereik van PvM en de betekenis voor de rol van

de Staten. De resultaten zijn richtinggevend voor deze herijking van de visie op openbaar vervoer. Het evaluatieonderzoek gaf de volgende aanbevelingen:

- Maak een keuze voor de inhoud en einddoel van de gewenste vernieuwing in het openbaar vervoer
- Maak een keuze tussen duidelijk voortzetten van PvM of beëindigen
- Benoem de rol van experimenten in de toekomst
- Zorg voor contact met de omgeving
- Veranker kennis en innovatie in de provinciale organisatie
- Zorg voor een goede communicatie
- Zorg voor een legitimatie en betrokkenheid van Provinciale Staten.

Provinciale Staten hebben deze aanbevelingen overgenomen, en speciaal aandacht gevraagd voor de voortzetting van verbetering en innovatie. Bijlage 2 geeft aan hoe deze aanbevelingen zijn omzet in beleid

2.3. De Nota Mobiliteit vraagt om een doorvertaling

Naast het PvM-programma hebben zich sinds 1999 meer ontwikkelingen voorgedaan, die van invloed zijn op het openbaarvervoerbeleid. De belangrijkste is het verschijnen van de Nota Mobiliteit, die in januari 2006 is vastgesteld. In deze nota is een belangrijke rol toegekend aan het OV, vooral als het gaat om de ontsluiting en bereikbaarheid van het stedelijke gebied:

'Het Rijk maakt het mogelijk dat forse groei in reizigersstromen, die de concessieverlenende overheden verwachten, door trein, bus, tram, metro en light rail kunnen worden geacommodeerd. (...) De Nota Mobiliteit maakt in het regionale openbaar vervoer een jaarlijkse vervoersgroei mogelijk van 2,1 %; dit is ruim 30 % tot 2020. Als een provincie of WGR-plusregio meerdere jaren een vervoersgroei realiseert die in redelijkheid niet meer te financieren valt uit de BDU, efficiëntieverbeteringen en reizigersopbrengsten, dan zoekt het Rijk in overleg met de betreffende WGR-plusregio of provincie naar additionele financiering.'

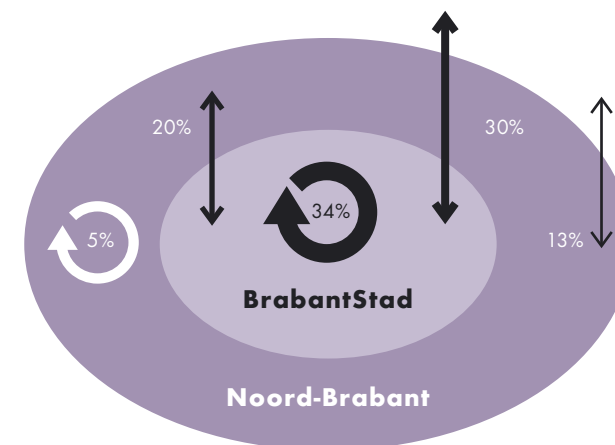
De Nota Mobiliteit geeft duidelijke aanwijzingen over hoe het OV een plaats dient te krijgen in het provinciale verkeers- en vervoersplan (PVVP). Zo dienen er kwantitatieve doelstellingen over groei, reistijd, oplossend vermogen en voorzien in vervoersvraag opgenomen te worden. Verder verwacht het Rijk dat prioriteit wordt gegeven aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde.

Ten slotte dienen overheden concreet te benoemen op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn. De Nota Mobiliteit nodigt hiermee uit om de Brabantse visie op het openbaar vervoer aan te passen aan de actuele situatie.

2.4. De actuele situatie in het Brabantse OV

Na de auto en de fiets staat het openbaar vervoer op de derde plaats in de verplaatsingsranglijst. De OV-verplaatsingen zijn sterk gericht op het stedelijke gebied van BrabantStad. Oftewel de centrumgebieden en

agglomeraties. Van de OV-verplaatsingen (inclusief trein) gebeurt 34% binnen BrabantStad. Tussen BrabantStad en bestemmingen buiten Brabant vindt 30% plaats en 20% van de OV-verplaatsingen vindt plaats tussen BrabantStad en de rest van Brabant.



Het openbaar vervoer in Brabant kent een aantal structurele problemen. Allereerst is het ruimtelijke patroon van Noord-Brabant niet optimaal voor een winstgevend OV-netwerk. Er zijn vooral middelgrote steden, omringd door grotere kernen, veel kleine kernen en dunbevolkt landelijk gebied. Het aandeel van het openbaar vervoer in het totale aantal verplaatsingen (modal split) is absoluut en relatief laag. Bij ongewijzigd beleid loopt het nog verder terug.



Verder staat het streekvervoer onder druk door opstoppingen aan de randen van de steden. Het openbaar vervoer moet hier fors aan concurrentiekracht winnen. De relaties binnen en tussen de stedelijke gebieden zijn, mits goed bediend, potentiële groeimarkten voor het OV.

In het landelijke gebied is het openbaar vervoer feitelijk niet concurrerend met de auto. Hier is de beschikbaarheid van openbaar vervoer belangrijk om deelname aan het maatschappelijk verkeer mogelijk te maken en te zorgen voor goede aansluitingen en overstapmogelijkheden op knooppunten van het stedelijk netwerk.

Voor de OV-verplaatsingen over langere afstand, o.a. de zogeheten randstadcorridors, voorziet de Provincie wel een groei. De HSL via WestBrabant en de mogelijke komst van de Duitse ICE naar Eindhoven bieden een zeer gewenst perspectief op goede verbindingen van Brabant met de belangrijkste Europese centra. Het Brabantse OV-netwerk dient op deze internationale hoofdverbindingen optimaal aan te sluiten.

2.5. Tijd voor keuzes: Snel - Schoon - Sociaal

Uitgaande van de bovengenoemde ontwikkelingen en evaluaties maakt de provincie in deze visie de keuze voor het selectief versterken van de rol van het openbaar vervoer in de mobiliteit in, van en naar de provincie. Het brede scala aan acties uit het PvM-programma en aanverwante initiatieven op het gebied van openbaar vervoer, zoals OV-netwerk BrabantStad, hebben veel kennis en ervaring opgeleverd. Het is nu zaak om meer

focus aan te brengen en keuzes te maken uit de veelheid van activiteiten. Of anders gezegd: welke acties zijn nodig om het openbaar vervoer in Brabant daadwerkelijk te vernieuwen?

In overeenstemming met het bestuursakkoord en het ontwerp voor het PVVP leggen wij in deze visie de nadruk op de volgende beleidskeuzen.

Aantrekkelijk openbaar vervoer betekent een openbaar vervoer dat gericht is op:

1. het verbeteren van de bereikbaarheid van het stedelijke gebied,
2. behoud van de leefbaarheid van het stedelijke en landelijke gebied,
3. dat bijdraagt aan een schoner milieu,
4. de tevredenheid van de reiziger,
5. oog heeft voor de financiële haalbaarheid en
6. rekening houdt met de ruimtelijke en economische context.

De uitwerking van deze keuzes vindt plaats in hoofdstuk 3.



3. Visie op openbaar vervoer

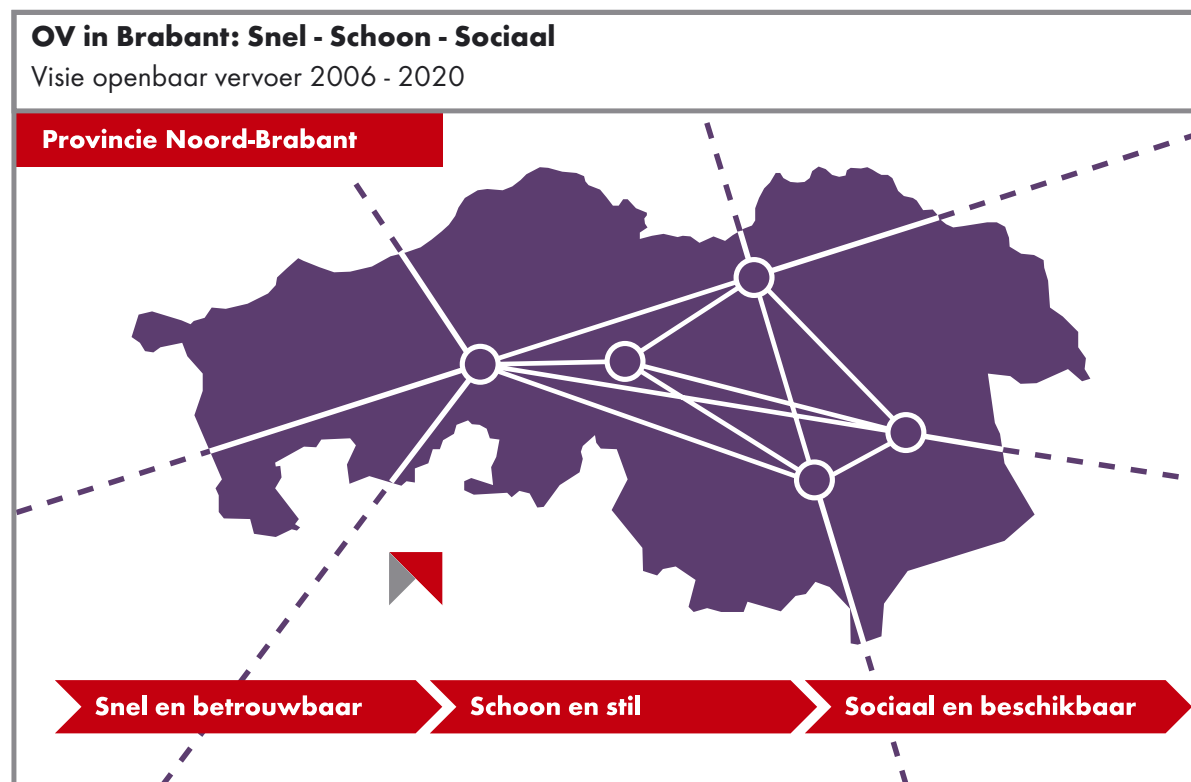
In dit hoofdstuk beschrijven wij onze hoofddoelstellingen en ambities om het openbaar vervoer in Brabant aantrekkelijk te maken. Onze doelstellingen en ambities sluiten aan bij het PVVP.

3.1. Duurzame bereikbaarheid als hoogste streven

Duurzaamheid is het leidende thema in het provinciale beleid. De provincie werkt bij haar beleidsvorming daarom bewust aan een vergroting van het maatschappelijk kapitaal van Brabant aan de hand van de economische, sociaal-culturele en ecologische pijlers uit de Telos-driehoek. Brabant duurzaam bereikbaar houden is het hoogste streven in het ontwerp PVVP. Het verkeer- en vervoersysteem dient zodanig te worden ingericht en beheerd dat het de best mogelijke bijdrage levert aan het economische, het sociaal-culturele en het ecologisch kapitaal in Noord-Brabant. Innovatie is een belangrijke factor voor een succesvolle uitwerking. De provincie geeft het openbaar vervoer de volgende belangrijke functies:

1. Snel en betrouwbaar: voor de best mogelijke bereikbaarheid van en tussen de stedelijke gebieden
- de economische pijler
2. Sociaal en beschikbaar: voor de bereikbaarheid van voorzieningen en de deelname aan de samenleving door mensen in landelijke gebieden en in de stedelijke netwerken
- de sociaal-culturele pijler
3. Schoon en stil: voor een bijdrage aan milieu, luchtkwaliteit en leefomgeving, vooral in stedelijke gebieden
- de ecologische pijler

Deze functies zijn weergegeven in de titel van deze visie en in het vignet:



Gebiedsprofielen

Het OV-beleid is onderdeel van het totale mobiliteitsbeleid zoals geformuleerd in het PVVP. Door voor de visie op het OV gebruik te maken van de zogenoemde gebiedsprofielen wordt per gebied een uitwerking gegeven aan de Telos-balans. Dit betekent dat het openbaar vervoer een essentiële bijdrage levert aan de duurzame bereikbaarheid van Brabant en het vergroten van de aantrekkingskracht van Brabant als een uitstekende plaats om te leven en te werken.

De gebiedsprofielen uit het PVVP kunnen richting geven aan de gebiedsgewijze invulling van de te bieden OV-voorzieningen en de investeringen in infrastructuur. De gebiedsprofielen zijn vooral van belang voor de kernthema's **1) Interlokale bereikbaarheid**, **2) Samenhangend netwerk** en **3) Basisvoorzieningenniveau**. Ook **7) Milieu** en **8) Tarieven** hebben een belangrijk verband met de gebiedsprofielen.

Niet alle gebiedsprofielen uit het PVVP zijn afzonderlijk van belang voor het OV. Wij hanteren de volgende klustering:

- 1.** Centrumgebieden, stedelijk kerngebied BrabantStad.
- 2.** Regionale stedelijke kernen.
- 3.** Stedelijke periferie.
- 4.** Landelijk gebied, kernen in het groen, agrarische cultuurlandschappen, regionale cultuur- en landschapseenheden, intensieve agrarische bedrijvigheid.
- 5.** Grootchalig industrieel complex, (regionale) bedrijventerreinen.

Bestuurlijke uitgangspunten

De volgende bestuurlijke uitgangspunten liggen aan de basis van deze visie.

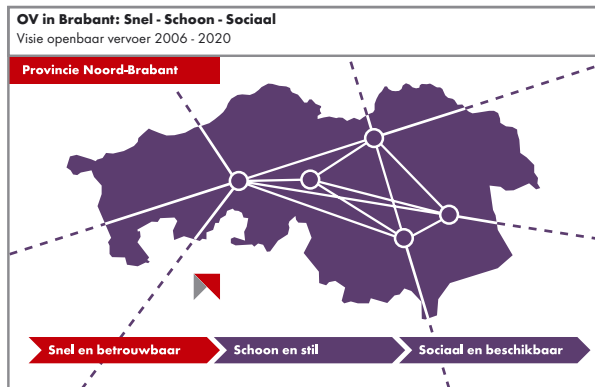
- Het vertrouwen en de vraag van de reiziger in het OV staan centraal.
- Beleid is gericht op kwaliteit voor de reiziger en de samenleving.
- Er is geen stigmatisering van personen of groepen.
- Er is aandacht voor zowel de steden als landelijk gebied. Grote investeringen voor de ontsluiting van het stedelijke gebied gaan niet ten koste van het landelijke gebied.
- Het beleid wordt integraal opgepakt en uitgevoerd.
- Er is een regionale integrale aanpak en een differentiatie van beleid naar gebiedskenmerken.
- De toekomstgerichtheid van het gehele OV-systeem vindt plaats door innovatie en vernieuwing.
- Ambitie gaat gepaard met visie.

3.2. Doelen en ambities

Onder verwijzing naar bovenstaande kaders onderscheiden wij voor het openbaar vervoer in Brabant de volgende zes doelen met bijbehorende ambities. De eerste drie doelen vormen de hoofdoelen. De drie andere (sub)doelen ondersteunen de realisatie van de hoofdoelen.



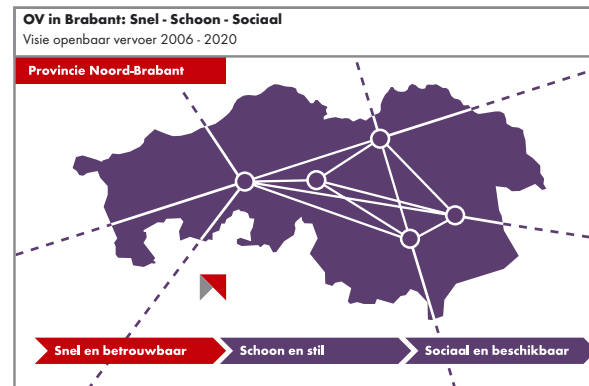
1. Het verbeteren van de bereikbaarheid [economische pijler]



De provincie wil Brabant bereikbaar houden. In het bijzonder de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden in de spitsrijd geeft steeds meer problemen. Openbaar vervoer kan hierin lucht geven en ten minste een grotere rol spelen in het voldoen aan de vervoersbehoefte dan nu het geval is. Het programma OV-netwerk Brabant-Stad richt zich hierop. Het zet in op dikke stromen van reizigers door het versterken van de samenhang tussen spoor en bus, nieuwe hoogwaardige vormen van collectief vervoer en het versterken van aantrekkelijke knooppunten. Hoge frequentie, snelle diensten en optimaal comfort voor de reizigers zijn daarbij de voorwaarden. HOV en corridors zijn gericht op de regionale kernen in de omgeving van de grote steden. Op die verbindingen zijn de komende jaren forse investeringen nodig. De bediening van woonwerkverkeer en bedrijventerreinen vraagt bijzondere aandacht.

Onze ambitie is een stijging van het aandeel van het OV ten opzichte van het aandeel auto bij verplaatsingen naar steden op congestiegevoelige verbindingen en tijdstippen. (OV moet een positieve keuze kunnen zijn.) Hiervoor wordt een nieuwe indicator uitgewerkt. Deze indicator geeft aan welk aandeel het OV heeft in de oplossing van de bereikbaarheid op de hoofdassen van Brabant-Stad. De voorspelde groei van de automobiliteit met 40% tot 2020 vraagt om een forse ambitie voor de rol van het openbaar vervoer op deze hoofdassen.

2. Het in stand houden van de leefbaarheid [sociaal-culturele pijler]



Het openbaar vervoer is een onmisbare vorm van vervoer voor grote groepen mensen in stedelijke gebieden en voor de ontsluiting van het landelijke gebied. Daarbij gaat het naast de bereikbaarheid van steden ook om verbindingen binnen de regio's en het landelijke gebied. Dat vraagt een goed basisvoorzieningsniveau dat

reizigers de mogelijkheid geeft om zich met het openbaar vervoer door heel Brabant tegen een regulier OV-tarief of tegen het specifieke Regiotaxitarief te kunnen verplaatsen. Het openbaar vervoer wordt, begrensd door de beschikbare middelen, vorm gegeven door een samenhangend netwerk van vervoerssystemen: trein, bus, buurtbus, regiotaxi, treintaxi e.d. Het vervoersaanbod voorziet in de mobiliteitsvraag van alle burgers, inclusief kwetsbare groepen (toegankelijk en sociaal veilig).

Er bestaat al een redelijk basisvoorzieningsniveau. Het wordt echter nog niet altijd als zodanig ervaren en kan ook nog worden verbeterd. De lijndiensten per bus in de regio hebben de laatste jaren geleden onder bezuinigingen en leegloop.

De omvang en functie van de buurtbus voor de ontsluiting van het landelijke gebied in Brabant is, dankzij de inzet van ruim 1400 vrijwilligers, substantieel en succesvol. Het netwerk van buurtbusverbindingen maakt het mogelijk om het voorzieningsniveau in het landelijke gebied op een aantrekkelijk peil te houden.

De regiotaxi wordt zowel door de doelgroep WVG-geïndiceerden als de zogenoemde 'vrije reizigers' gebruikt. Waar de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de WVG (vanaf 2007 de WMO), is de provincie verantwoordelijk voor dat deel van de regiotaxi dat als openbaar vervoer wordt ingezet. Het succes van de regiotaxi is groot, mede door de mogelijkheid van vervoer van deur-tot-deur. Door de hoge kosten van de regiotaxi ontstaan hierdoor incidenteel budgettaire problemen. Samen met gemeenten en Regiotaxiorganisaties

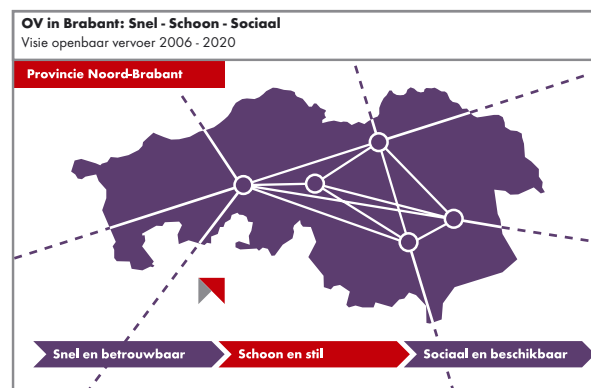
wil de provincie hiervoor oplossingen uitwerken, onder meer door een betere integratie in het openbaar vervoer en een betere verdeling van de beschikbare geldstromen.

Onze ambitie is

- Handhaven van de situatie dat elk adres in Brabant ontsloten is met een vorm van vraagafhankelijk of lijngebonden gesubsidieerd openbaar vervoer op voor het maatschappelijk verkeer belangrijke tijdstippen.
- Bevorderen dat die ontsluiting zo efficiënt en klantvriendelijk wordt geboden door integratie van de collectieve vervoerssystemen. De kosteneffectiviteit (prijs per reiziger per kilometer) kan worden verbeterd door het stimuleren van reizigers om meer van 'goedkope' OV-systemen gebruik te maken. Voorbeelden zijn een integraal tarievenbeleid, reconstructie van ontsluitende lijnen en het stimuleren van de OV-fiets, een gemakkelijke manier van vóór- en natransport op bus en trein.
- Ontwikkelen van een instrumentarium, zoals de vervoersarchitect, waarmee het gewenste aanbod per gebiedsprofiel wordt gebaseerd op de huidige en potentiële vraag van reizigers en het beschikbare budget. Het optimaliseren hiervan zal enkele jaren duren.
- Het lijngebonden OV uiterlijk in 2015 zodanig toegankelijk te maken, dat deze voorzieningen voor 90% (streefwaarde) van alle reizigers beschikbaar zijn. Hiertoe wordt een groot deel van de haltevoorzieningen verbeterd en wordt voor alle haltes statische of dynamische reisinformatie aangebracht. Hiervoor is een investeringsprogramma van provincie en gemeenten, mede gefinancierd door het Rijk, nodig.

De uitwerking van deze ambitie vindt plaats via de jaarlijkse exploitatieplannen, (integratie-) experimenten in de regio en gezamenlijke projecten van provincie en gemeenten.

3. Het verbeteren van het milieu en de leefomgeving [ecologische pijler]



Milieu en leefomgeving richten zich op het afwikkelen van het verkeer en vervoer met zo weinig mogelijk hinder en vervuiling. De inzet van schoon openbaar vervoer vergroot de leefbaarheid in Brabant, vooral in de steden. Het heeft ook een positieve uitstraling naar andere sectoren.

Onze ambitie is om vanaf 2008 de bussen te laten voldoen aan de EEV-norm in de steden Breda, Den Bosch en Tilburg en minimaal de Euro4-norm in de rest van de provincie. Voor de langere termijn is de ambitie om de uitstoot van de emissies van voertuigen voor het openbaar vervoer verder te verlagen naar 'near-zero-emission'.

4. Het vergroten van de tevredenheid van de reiziger [sociaal-culturele pijler]

De reiziger staat in het openbaar vervoer centraal. Niet alleen de huidige reiziger, maar ook de potentiële reiziger. Het is ons streven om de reizigers beter te leren kennen en daardoor beter in te kunnen spelen op zowel de collectieve als individuele wensen en behoeften van de reizigers. Op die manier kan het OV een serieus alternatief zijn voor de andere vervoersvormen. Ook het imago van het OV is hier van belang.

Onze ambitie is een duidelijke stijging van de tevredenheid en daarmee de kwaliteitsbeleving van de reizigers over het openbaar vervoer. Het gaat hierbij om het verbeteren van de volgende aspecten en het bereiken van de bijbehorende doelen:

- De algemene tevredenheid van de reiziger over het OV krijgt ten minste het rapportcijfer 7,5 (huidig cijfer 7,2);
- Hanteren van de landelijke klantbarometer, waarin aspecten van sociale veiligheid, imago, stiptheid, betrouwbaarheid en aansluitingen worden gemeten;
- Te investeren in frequentieverhoging en in een gunstiger relatieve reistijd (reistijdfactor) van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. De waarden hiervoor worden met behulp van de Netwerkanalyse bepaald.

5. Het verhogen van de kosteneffectiviteit [economische pijler]

OV is betaalbaar voor de reiziger. Dat wil zeggen dat het gebruik van OV plaatsvindt tegen aantrekkelijke tarieven. OV is betaalbaar voor de reiziger. Dat wil zeggen dat het gebruik van OV plaatsvindt tegen aantrekkelijke tarieven. Ook willen wij een efficiënte inzet van middelen. Met de introductie van de chipkaart krijgt de provincie de verantwoordelijkheid voor het gehele tarievenbeleid. Zij beschikt hiermee over een instrument om het gebruik van het OV in Brabant te stimuleren en de kosteneffectiviteit te beïnvloeden met het tariefinstrument. De provincie past zelf alleen tariefdifferentiatie toe om een bijdrage te leveren aan de in het PVVP opgenomen mobiliteitsdoelstellingen. Met OV zonder directe kostprijs of met een lagere kostprijs kan de provincie de aantrekkingskracht van het OV gericht stimuleren. Daarnaast kan het efficiënter inzetten van middelen plaatsvinden door de integratie van collectieve vervoerssystemen en door bundeling van geldstromen en doelgroepen in het kleinschalig vervoer, waaronder de Regiotaxi.

Voor het leveren van 'maatwerkdiensten', dat wil zeggen specifieke openbaarvervoervoorzieningen zoals P&R-bussen, bedrijfsvervoer of scholierenvervoer, kan een financiële bijdrage worden gevraagd aan gemeenten, bedrijven of instellingen. Deze organisaties dragen zo als 'derdebetalers' bij aan de dekking van de kosten van het openbaar vervoer. Deze bijdrage kan zowel in de vorm van een bijdrage in de exploitatiekosten van het openbaar vervoer als in de vorm van compensatie van door de provincie vastgestelde verlaagde reistarieven voor specifieke doelgroepen worden gegeven.

Wij ontwikkelen een tarievenbeleid dat, tezamen met het verhogen van de kwaliteit van de dienstverlening, gericht is op reizigersgroei in de spits ter bevordering van de bereikbaarheid van de steden en op een adequate bereikbaarheid van voorzieningen voor mensen die niet zelf in hun vervoerbehoefte voorzien. Daarbij wordt ook de optie van een nultarief betrokken

Onze ambitie is om de volgende niveaus voor economische prestatie-indicatoren te bereiken:

- De kostendekkingsgraad van de reizigersopbrengsten beweegt zich bij voorkeur in de marge van 43 tot 45 % voor het gehele OV. Dit laat onverlet de mogelijkheid om welbewust voor delen van het net of via tarieven voor bepaalde doelgroepen een lagere kostendekkingsgraad te accepteren die ook effect heeft op de totale kostendekkingsgraad.
- Verlagen van de gewogen inkoopkosten per eenheid (dienstregelingen, kilometers in relatie tot reizigers). Deze indicatoren zijn een maat voor de efficiency van de inkoop en inzet van een mix van OV-systemen: bus, Regiotaxi, buurtbus, OV-fiets e.d. (nieuwe indicatoren).
- Het bereiken van een jaarlijkse derde geldstroom in 2010 van 1 tot 3 % van de kosten van het OV.
- Uitvoeren van een maatschappelijke kosten-batenanalyse van het OV.

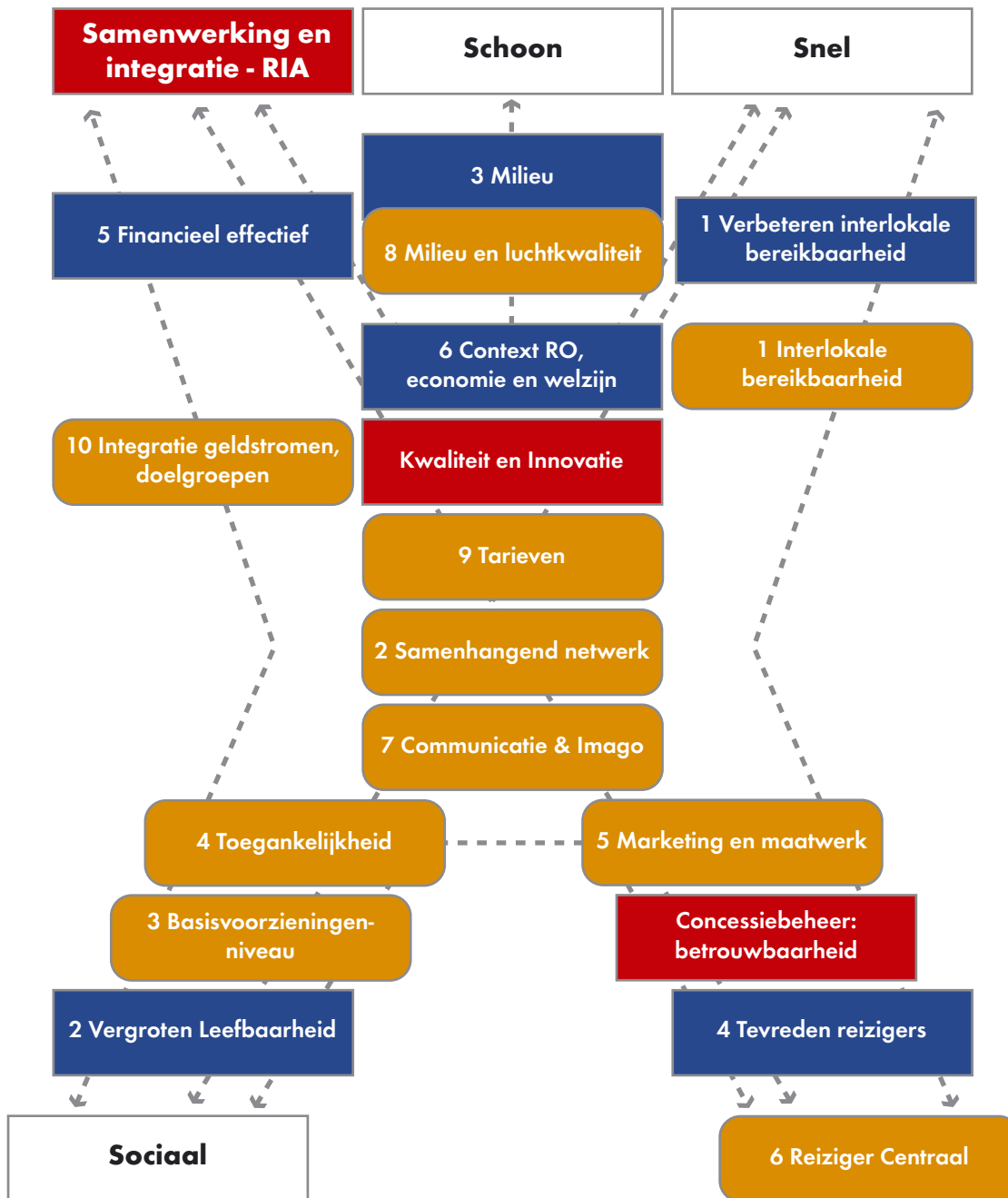
6. Het afstemmen met de economische en ruimtelijke ontwikkeling [economische pijler]

Het handhaven en verbeteren van de economische positie van Brabant vraagt een zeer goed functionerend verkeers- en vervoerssysteem. Omgekeerd moet de ruimtelijke vertaling van die economische groei (bedrijventerreinen, woonwijken, dienstencentra) weer afgestemd worden op de mogelijkheden van het verkeers- en vervoerssysteem. De kracht van het OV-beleid kan dan ook worden versterkt door een goede afstemming van beleidsdoelen en ambities met economie en ruimtelijke ordening. Deze beleidsterreinen moeten elkaar actief ondersteunen.

Onze ambitie is om te komen tot een afwegingskader voor ruimtelijke en economische ontwikkeling met het doel het openbaar vervoer beter beschikbaar (sneller, frequenter e.d.) en betaalbaarder (efficiency en effectiviteit) te maken (wordt uitgewerkt). Hierbij past het tijdig beschikbaar stellen van OV ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen.

Figuur: Samenhang van de beleidsdoelen. Deze figuur illustreert waar de verschillende elementen uit het beleid zich bevinden in het (spannings)veld tussen snel versus sociaal en het spectrum tussen gerichtheid op de reiziger en samenwerking met bestuurlijke partners.

- Beleidsdoelen**
- Kernthema's**
- Instrumenten**
- Beleidsrelaties**



4. Bouwstenen voor een aantrekkelijk openbaar vervoer

In dit hoofdstuk lichten wij de tien kernthema's kort toe en geven daarmee een doorkijk naar de manier waarop we de doelstellingen willen realiseren.

4.1. Tien kernthema's maken één sterk OV

De daadwerkelijke realisatie van de hoofddoelen van het OV-beleid krijgt zijn uitwerking in tien kernthema's. Deze kernthema's vormen de bouwstenen voor een sterk openbaar vervoer in Brabant. Het gaat om de volgende thema's:

1. Interlokale bereikbaarheid en OV-netwerk BrabantStad.
2. Samenhangend netwerk
3. Basisvoorzieningsniveau
4. Toegankelijkheid
5. Marketing en maatwerk
6. De reiziger centraal
7. Communicatie en imago
8. Milieu en luchtkwaliteit
9. Tarieven
10. Integratie van geldstromen en doelgroepen

4.2. De kernthema's toegelicht

Hieronder zijn de tien kernthema's toegelicht. De toelichting geeft per thema aan wat onze uitgangspunten zijn bij de uitwerking van het OV-beleid.

Onderstaande uitwerking volgt de doelstellingen 1 t/m 5 van het OV-beleid. De meest relevante doelstelling staat

in een kopje vermeld. Doelstelling 6, afstemmen met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen is niet verbonden aan één specifiek kernthema, maar komt via de provinciale regie (vgl. hoofdstuk 5) terug in alle kernthema's.

De tien kernthema's vormen de leidraad voor het OV-werkprogramma 2006-2008.

4.2.1. Interlokale bereikbaarheid en OV-netwerk BrabantStad

Doelstelling 1:
Verbeteren bereikbaarheid van het stedelijke gebied

- Investerings gaan primair naar dikke stromen. Grootchalige OV-systemen zoals trein, HOV en bus bepalen het beeld in het grootstedelijke Brabant van de toekomst. Hoge frequentie, snelle betrouwbare diensten en optimaal comfort voor de reiziger zijn de voorwaarden.
- OV-netwerk BrabantStad kent drie bouwstenen:
 - 1) Spoor: ambitie is een stapsgewijze verhoging van de frequenties op de randstadcorridors waarvan ook de verbindingen tussen de vijf grote steden in Brabant profiteren.
 - 2) Knooppunten: de ontwikkeling van de centrale-stadstations tot nieuwe centra voor wonen, werken en recreëren, staat de komende jaren voorop. Daarnaast wordt gewerkt aan stadsrandknopen met ruimte voor transferia, integratie van OV-

systemen en nieuwe ontwikkelmogelijkheden.

Kortom: aantrekkelijke overstappunten waar men wisselt van vervoerwijze en waar de reiziger zich op zijn gemak voelt.

- 3) HOV: met hoogwaardig busvervoer kunnen verplaatsingen in de stedelijke agglomeraties verbeterd worden. Frequentie is de belangrijkste variabele.
- De werkverhouding en het overleg met NS wordt verder geïntensiveerd.
 - De toenemende vervoersbehoefte naar de randstad en Schiphol maken ook voor Brabant de vraag naar een nachtnet OV actueel. Wij onderzoeken de mogelijkheden om stapsgewijze tot een dergelijk net te komen.
 - Tot de mogelijkheden voor interlokaal vervoer behoort ook openbaar vervoer over water. Zinnige initiatieven van derden kunnen via een ontwikkelingsproject worden ondersteund. Bij levensvatbaarheid kunnen deze verbindingen in het netwerk worden opgenomen.
 - De provincie bestudeert de mogelijkheden om te komen tot een aansluiting van Uden en Veghel op het nationale spoornet met een lightrailstelsel over het voormalige 'Duitse lijntje', als mogelijkheid om te komen tot verbeterde verbindingen voor deze gemeenten.
 - De financiering van OV-netwerk BrabantStad is een samenwerking van provincie, Rijk en gemeenten.
 - De ontsluiting van de belangrijke regionale kernen wordt waar nodig verbeterd.

4.2.2. Samenhangend netwerk

Doelstelling 1:

Verbeteren bereikbaarheid van het stedelijke gebied

- Het werken aan de samenhang van het netwerk heeft een hoge prioriteit. De aandacht voor ketenmobiliteit (overstap, aansluitingen) geldt voor het gehele netwerk.
- De provincie overlegt met aangrenzende vervoersautoriteiten in Nederland en Vlaanderen over de gewenste grensoverschrijdende OV-verbindingen, met als vertrekpunt het belang van de reiziger.
- Bestaande en toekomstige OV-verbindingen en OV-diensten maken deel uit van het netwerk: van bus tot regiotaxi, van buurtbus tot OV-fiets. Daarnaast bestaat het netwerk uit knoop- en overstappunten en goede aansluitingen.
- In het kader van Dynamisch verkeersmanagement (DVM) wordt gewerkt aan goede informatie voor alle reizigers in openbaar en particulier vervoer, van tevoren en tijdens de reis. Per 2010 moet een systeem van dynamische reisinformatie bestaan dat kan worden ingezet op al die plaatsen waar reizigers behoefte hebben aan informatie over het OV.
- De provincie maakt afspraken met vervoerders over de kwaliteit van de aansluitingen tussen trein, bus en kleinschalig vervoer.

- De sturing op het netwerk wordt gedaan via de aanbesteding 2007/2014 (voor bus en buurtbus), via de aanbestedingen in het kleinschalig vervoer (Regiotaxi en treintaxi), via het jaarlijkse exploitatie plan voor de vijf concessies en via de innovatieve collectief vervoer ontwikkelprojecten (CVO's).
- De provincie beoordeelt de regionale maatregelenpakketten onder andere op duidelijkheids- en betrouwbaarheidsaspecten.

4.2.3. Basisvoorzieningenniveau

Doelstelling 2:

Vergroten leefbaarheid van stedelijk en landelijk gebied

- Het basisvoorzieningenniveau zorgt dat burgers voorzieningen kunnen bereiken en deel kunnen nemen aan de maatschappij.
- Alle burgers kunnen voor de deelname aan het maatschappelijk verkeer gebruik maken van één of meer vormen van openbaar vervoer tegen een gesubsidieerd tarief.
- De kenmerken (kwaliteit) van de dienstverlening zoals frequentie, exploitatieperiode op werk en weekenddagen e.d. kunnen variëren.
- Het huidige niveau van OV-voorzieningen (lijnbus, Buurtbus en Regiotaxi) in het landelijke gebied blijft als geheel op peil. In bijlage 1 is kwalitatief beschreven hoe dit via scenario's, zo nodig per gebiedsprofiel, wordt uitwerkt.

- De concrete invulling van het basisvoorzieningenniveau vindt plaats via de jaarlijkse exploitatieplannen voor het vervoer en eventuele aanvullende opdrachten. In de uitwerking van dit thema werken wij een matrix uit met het gewenste aanbod per gebiedsprofiel, spiegelen deze matrix aan de huidige en potentiële vraag naar vervoer en plaatsen dat binnen het kader van de beschikbare budgetten. Het optimaliseren van vraag op aanbod zal enkele jaren duren;
- De provincie voert een krachtige regie en betreft intensief haar partners bij de ontwikkeling en het beheer van het openbaar vervoer in GGA (regionaal) verband. De vervoerders treden op als adviseur.

4.2.4. Toegankelijkheid

Doelstelling 2:

Vergroten leefbaarheid van stedelijk en landelijk gebied

- Als gevolg van de concessievoorwaarden worden vrijwel alle bussen toegankelijk (lage vloerbussen). Op 1 januari 2008 is de ambitie voor de lage vloerbussen gerealiseerd.
- Het verhogen van perronhaltes en het verbeteren van haltevoorzieningen zoalsabri's, (OV-) fietsenstallingen, verhoging van halteperrons en verbeteren van haltevoorzieningen vraagt een doorlooptijd van 8 - 10 jaar. In de loop van 2006 start de provincie met haar partners de uitvoering van de eerste tranche.

- Richtpunt is dat 90% van de reizigers in 2015 (streefwaarde) zonder drempels het OV kunnen gebruiken. Streven is dat dit in 2010 voor 65% van de reizigers het geval is.
- De provincie maakt over de inspanningen voor het gehele pakket voor toegankelijkheid afspraken met gemeenten en vervoerders, die een belangrijke medeverantwoordelijkheid dragen;
- Het feitelijke tempo en de omvang van de infrastructurele aanpassingen is in belangrijke mate afhankelijk van de invulling van de belofte door het Rijk om bij te dragen in de kosten.

4.2.5. Marketing en maatwerk

Doelstelling 2:

Vergroten leefbaarheid van stedelijk en landelijk gebied

Doelstelling 3:

Vergroten van de tevredenheid van de reiziger

- Openbaar vervoer moet mensen verleiden om er gebruik van te maken. Het gebruik van trein, bus en taxi is mede afhankelijk van het gevoel dat mensen erbij hebben. Daarvoor het nodig dat het OV een positief imago heeft.
- Meer dan ooit dient professionele consumentenmarketing te worden gekoppeld aan collectief vervoer. Er is erg veel te leren uit andere branches. Reizigers willen niet alleen betrouwbaarheid, maar ook comfort en extra's. Reizigers moeten het gevoel hebben dat ze het waard zijn om in te investeren.
- Het vertrouwen van de reiziger moet gewonnen en behouden worden. Gewekte verwachtingen dienen te

worden waargemaakt en veranderingen voor de reiziger moeten overtuigen. Er moet evenwicht zijn tussen de geleverde kwaliteit en de communicatie over de geleverde kwaliteit.

- De marketingstrategie is gebaseerd op een reeks van verbeteringen, die tevens belangrijke profileringskansen bieden.
 - Er is een duidelijk en betrouwbaar aanbod van openbaar vervoer. Het advies van het Reizigersoverleg Brabant is hierbij van grote waarde.
 - Duidelijkheid en betrouwbaarheid zijn van bijzonder belang voor reizigers met één of meer functiebeperkingen. Voor deze groep zal het openbaar vervoer letterlijk en figuurlijk laagdrempelig moeten zijn.
 - Het toekomstige tarievenhuis na invoering van de chipkaart kent een eenvoudige en overzichtelijke opbouw.
 - Goede statische en dynamische reisinformatie, in samenhang met Dynamisch Verkeersmanagement en doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer vergroten de betrouwbaarheid.
- Er komen experimenten om maatwerk voor doelgroepen te beproeven en te introduceren, inclusief voorstellen voor productformules voor specifieke doelgroepen.
- Bij de ontwikkeling en introductie van nieuwe (combinaties van) productformules worden bestaande en nieuw te ontwikkelen producten en diensten betrokken. Naast bus, buurtbus, regiotaxi worden ook nieuwe producten uitgetest, ingezet en gestimuleerd.
- Een goed voorbeeld van een nieuwe OV-dienst is de OV-fiets, een voor de reiziger gemakkelijke manier van voor- en natransport op bus of trein. De fiets is met een speciale kaart, later mogelijk de OV-chipkaart te verkrijgen bij fietsstallingen op stations of uit

fietskluisen bij centrale halteplaatsen. De provincie wil de verspreiding van de OV-fiets actief stimuleren door het aanbrengen van voorzieningen bij belangrijke OV-knooppunten.

- Maatwerk voor doelgroepen wordt allereerst daar geleverd waar dat effectief is, dat wil zeggen binnen de spitsuren van de grote vervoersstromen.
- Belanghebbende derde partijen (bedrijven, instellingen) behoren bij te dragen aan maatwerk in openbaar vervoer waarvan zij of hun medewerkers en cliënten profijt hebben.
- De marketingstrategie wordt voor de ontwikkeling en het beheer van de concessies, samen met de regionale partners en de vervoerders, uitgewerkt.

4.2.6. De reiziger centraal

Doelstelling 3

Vergroten van de tevredenheid van de reiziger

- Wij stellen de reiziger centraal. De belangrijkste manier om te bepalen of dat ook echt lukt, is de groei van de tevredenheid van de reiziger over het OV. Ambitie: van 7,2 nu naar 7,5 of meer.
- Eerste prioriteit ligt bij het op orde brengen van het bestaande OV-systeem. Veel aandacht dient uit te gaan naar de vormgeving van reisinformatie en informatie over (veranderingen van) het systeem.
- Wij streven naar de versterking van (het imago van) het openbaar vervoer, onder meer door samen met de regionale partners de herkenbaarheid van voertuigen en haltmeubilair te vergroten.
- Moderne, duidelijke en actuele reisinformatie, ook voor mensen met beperkingen, draagt eveneens bij aan de versterking van het imago en het gebruik van het openbaar vervoer;

- De relatie met het Reizigersoverleg Brabant (ROB) en de resultaten van de samenwerking wordt voortgezet en waar mogelijk versterkt. Naast de wettelijke advies-taak werkt het ROB actief mee aan de verbetering van het openbaar vervoer door vanuit klantperspectief een professionele bijdrage te leveren aan plannen en projecten. De samenwerking met de regionale en stedelijke klantenpanels wordt versterkt.
- De kwaliteit van de geleverde OV-diensten door de vervoerder wordt gecontroleerd, behalve door controles ook door de reizigers zelf via een systeem van 'kwaliteitsverkenner' voor specifieke buslijnen.
- Bij experimenten met nieuwe vormen van vervoer worden alle aspecten van de dienstverlening (voertuig, communicatie, tarief, prijs e.d.) in overleg met de doelgroep ingericht op hun wensen.
- Wij gaan bij de vormgeving van (nieuwe) diensten en de marketing ervan uit van de specifieke vraag naar vervoer. Collectief vervoer naar het strand kent andere reizigers, met andere behoeften, dan collectief vervoer naar een school of bedrijf.
- Kennis over het reisgedrag is belangrijk. Met de vervoersarchitect kan deze kennis worden verwerkt tot een optimaal aanbod (dienstregeling).

4.2.7. Communicatie en imago

Doelstelling 3

Vergroten van de tevredenheid van de reiziger

- De reiziger en de burger kennen de mogelijkheden van het openbaar vervoer niet goed genoeg. Om meer reizigers gebruik te laten maken van het Openbaar Vervoer is communicatie onmisbaar.
- Centrale thema's voor de communicatie zijn 'zichtbaar

maken' en 'verbinden'. De communicatie over OV van de provincie richt zich op twee doelgroepen: de reizigers en de regionale partners.

- Zichtbaar maken: de reizigers moeten weten dat OV een goed alternatief is. Mede dankzij acceptabele, betrouwbare reistijden. Ook moet de reiziger de provincie herkennen als de motor achter de verbeteringen en de modernisering van het OV, zowel in de stedelijke als de landelijke gebieden;
- Verbinden: de regionale partners zijn van cruciaal belang voor het organiseren van OV op maat. Communicatie moet deze samenwerking ondersteunen en het draagvlak te versterken. Verbind de partijen en laat de resultaten zien. Betrek alle betrokken partijen bij nieuwe en lopende projecten en deel de successen.
- De gemeenten dragen actief bij aan de kwaliteit van het openbaar vervoer door aanleg en beheer van haltevoorzieningen en weginfrastructuur voor OV. Deze voorzieningen zijn dragers van de OV-huisstijl en dragen zo bij aan de herkenbaarheid van het openbaar vervoer.
- De provincie is eindverantwoordelijk voor de organisatie van het openbaar vervoer in Brabant. Daarom zijn alle voertuigen eveneens dragers van de OV-huisstijl.
- Als opbrengstverantwoordelijke heeft de provincie, meer nog dan de vervoerders, belang bij een goede profilering en marktpositie van het OV.

4.2.8. Milieu en luchtkwaliteit

Doelstelling 4

Verbeteren van milieu en leefomgeving

- Bussen voor lokaal- en streekvervoer moeten schoner, stiller en zuiniger. Dit wordt bereikt door eisen te stellen aan de voertuigen en de brandstoffen, het beheer en onderhoud en het rijgedrag. Tevens dienen vervoerbedrijven maatschappelijk verantwoord te ondernemen.
- In de OV-concessies worden stadsvervoer (lokaal) en streekvervoer (interlokaal) onderscheiden. In de steden zijn de problemen m.b.t. fijn stof en stikstofdioxide nadrukkelijk aanwezig. Voor het vervoer in en naar de steden Breda, Den Bosch en Tilburg geldt de EEV-norm. Deze norm voor Enhanced Environmental friendly Vehicles is de komende 10 jaar de hoogste te realiseren milieunorm voor bussen. Voor het OV in de rest van de provincie geldt de Euro-4 norm. Voor de langere termijn zal de normering verder worden opgeschroefd naar "near-zero-emission".
- In interprovinciaal verband wordt ingezet op aanvullende afspraken met het Rijk over de accijnzen op brandstoffen, zodanig dat, bijvoorbeeld bij het gebruik van aardgas, per saldo geen kostenverhoging optreedt. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de subsidie-mogelijkheden van VROM.
- Indien nodig worden, in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten, voorstellen uitgewerkt voor additionele investeringen in voorzieningen (distributie van brandstoffen via speciale vulstations).
- Om investeringen in technologieën door vervoerbedrijven te vergemakkelijken wordt gebruik gemaakt van de verruiming van de wettelijke mogelijkheden voor het verlengen van de concessieduur van zes naar

acht jaar. Hiermee worden de concessieduur en de afschrijvingsperiode van nieuwe bussen dichterbij elkaar gebracht. Dit is beter voor het milieu en de exploitatie van het OV.

4.2.9. Tarieven

Doelstelling 5:

Verhogen van de kosteneffectiviteit

- De provincie en haar partners voeren een integraal prijsbeleid voor de hele mobiliteitssector. Hiermee wordt de concurrentiekracht van het OV versterkt;
- Het tarief blijft als regel laag om de concurrentiepositie van het OV te bevorderen.
- Tariefdifferentiatie voor specifieke doelgroepen kan bijdragen aan de mobiliteitsdoelen uit het PVVP.
- Het OV-tarief wordt niet gebruikt als instrument voor andere beleidsdoelen zoals inkomensbeleid, sociaal beleid of economisch. In overleg met en op initiatief van gemeenten, bedrijven of instellingen kan de provincie besluiten tot het toepassen van tariefdifferentiatie voor specifieke doelgroepen;
- De introductie van de chipkaart gaat gepaard met een eigen, provinciaal tarievenbeleid. Uiterlijk in 2008 wordt dit beleid nader uitgewerkt. De kaders van dit beleid zijn:
 - Het OV blijft redelijk betaalbaar voor iedereen.
 - Er komen eenvoudige standaardtarieven voor OV, buurtbus en Regiotaxi. Afwijkingen zijn mogelijk voor veel gebruik (abonnementen en groepskaarten) en door bijdragen van derdebetalers zoals gemeenten of instellingen.
 - Er blijven speciale tariefacties, al of niet gekoppeld aan bijzondere diensten, mogelijk.

- Vraagafhankelijk vervoer dat op specifieke tijden en plaatsen het lijn- en dienstregelinggebonden vervoer vervangt, kent voor het vervoer van halte naar halte en in een aantal gevallen van deur naar halte, het reguliere OV-tarief.
- De kosten en de regelingen rond de chipkaart mogen geen drempel opwerpen voor het gebruik van het OV door de incidentele reiziger en de keuzereiziger.
- Wij staan positief tegenover de toepassing van de chipkaart in de Regiotaxi en de buurtbus. Invoering is afhankelijk van de kosten en de te verwachten effectiviteit.
- De chipkaart hoort geschikt te zijn voor het gebruik van diverse flankerende voorzieningen als P&R, OV-fiets, fietsenstallingen e.d.
- Tot aan de introductie van de chipkaart ligt de nadruk van het beleid op experimenteren en kennis opdoen over tarieven en specifieke productmarktcombinaties.

4.2.10. Integratie van geldstromen en doelgroepen

Doelstelling 5:

Verhogen van de kosteneffectiviteit

- De samenwerking tussen provincie en gemeenten bij het doelgroepenvervoer wordt voortgezet en zo mogelijk verbreed naar andere doelgroepen (AWBZ, WSW).
- Wij zetten ons in voor de integratie van alle OV-systemen, inclusief regiotaxi. In dat streven ontwikkelt de provincie samen met de gemeenten een passende en effectieve OV-voorziening. Toekomstige ontwikkelingen, zoals de bundeling van geldstromen in het kader van de Wet Maatschappelijke ondersteuning (WMO), vragen om een integratie van doelgroepen in de verschillende vormen van openbaar vervoer

- Derden dragen als regel naar rato van hun verantwoordelijkheid bij in de kosten wanneer zij gebruik maken van specifieke diensten en voorzieningen binnen het OV-systeem.
- De Regiotaxi blijft een aanvullende en soms vervangende rol houden op het lijngebonden OV, vooral op plaatsen en tijden dat er een geringe vervoersvraag is en weinig reizigers van het OV gebruik maken.
- Groei van het openbaar vervoer is een gewenst gevolg van het provinciale beleid. Deze doelstelling geldt echter niet voor het deelsysteem van de Regiotaxi. Omdat de Regiotaxi duur is per rit maar goedkoop als voorziening, is het in het algemeen belang zoveel mogelijk reizigers via kosteneffectievere lijndiensten te vervoeren.
- Wij zetten in op een verbetering of uitbreiding van lijndiensten waar dat aangewezen is vanuit een integrale aanpak van het vervoer. Deze mogelijkheden worden verkend met behulp van het instrument 'de vervoersarchitect'.

5. Sturing

In dit hoofdstuk beschrijven wij onze sturingsfilosofie. Daarbij komt ook onze rol als regisseur en vervoersautoriteit en de keuzes die wij maken om van visie tot uitvoering te komen aan de orde.

5.1. Inleiding

Om de doelstellingen te kunnen vertalen naar operationele activiteiten hebben wij een aantal keuzes over de aanpak gemaakt. Deze keuzen geven aan met welke middelen en instrumenten - de wijze van sturing, het type interventies, de wijze van samenwerking, de betrokkenheid van diverse actoren etc. - de doelen kunnen worden gerealiseerd. Onze tactische keuzes sluiten uiteraard ook aan bij de sturingsfilosofie van het PVVP, die uitgaat van samenwerken, sturen en uitvoeren. Voorop staat dat de provincie vervoersautoriteit is en blijft. Uiteindelijk worden beslissingen genomen vanuit één visie op het OV in het belang van Brabant als geheel.

5.2. Regie

De provincie heeft voor de komende concessieperiode de regie over het openbaar vervoer sterk naar zich toe getrokken. Dit komt tot uitdrukking in de opbrengstverantwoordelijkheid en de verantwoordelijkheid voor de ontwikkelingsfunctie van het openbaar vervoer. Wij doen dit om het maatschappelijke belang van het openbaar vervoer beter tot zijn recht te laten komen en meer marktpartijen actief bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer te betrekken. Belangrijk voordeel van deze keuze ligt erin dat wij onze middelen, samen met onze partners, beter op de beleidsdoelen kunnen richten. Nadeel is dat de provincie met dit complexe proces nog geen ervaring heeft. Wij houden nadrukkelijk de mogelijkheid open dat

(onderdelen van) de ontwikkelingsfunctie weer terug in de markt worden gezet.

De opzet van de concessies in Brabant vanaf 2002, geheel ingericht volgens de liberale principes van de Wet personenvervoer, bleek niet effectief genoeg. De effecten van externe factoren op het financieringssysteem via suppletie van opbrengsten bleken de bedoelde effecten van de sturing - een vervoerder die ook in zijn eigen belang volledig gaat voor groei en kwaliteit - in hoge mate te verdringen. De vervoerders hebben in die periode niet geïnvesteerd in ontwikkeling van het vervoer, maar daarop juist bezuinigd.

De provincie heeft voor een succesvol beleid veel andere partijen en van verschillende ambtelijke, bestuurlijke en politieke niveaus binnen die partijen nodig. De provincie kiest dan ook voor samenwerking, omdat beleidskeuzen, gebaseerd op verschillende belangen doorgaans betere resultaten opleveren. Bovendien heeft de provincie niet de sturingsmogelijkheden om geheel alleen de vernieuwing tot stand te brengen. De wederzijdse afhankelijkheid vereist dat partijen bereid zijn om hun eigen deelbelangen te overstijgen en in staat zijn om hun bijdrage te benoemen en daarop ook aanspreekbaar te zijn.

De vervoersbedrijven zijn uitvoerders van de concessie en hebben een belangrijke adviserende rol, onder andere bij de communicatie, de marketing, de voorbereiding van het jaarlijkse exploitatieplan, de uitvoering van de dienstregeling en de innovatieve collectieve vervoer ontwikkelprojecten (de CVO's). Het is aan de vervoerder om een effectieve en creatieve bijdrage te leveren. Groei van reizigers is immers ook in zijn voordeel.

Onze ambitie is om de vervoersontwikkeling voortvarend ter hand te nemen, samen met onze partners. Dit leidt onder andere tot scherp inkopen, zakelijke verhoudingen met de vervoerder, betrokkenheid van meer en andere marktpartijen en een vervoersontwikkeling die past bij onze beleidsdoelen. Daarbij houden wij de mogelijkheid open dat (delen van) de ontwikkelingsfunctie weer worden 'teruggegeven aan de markt'.

5.3. Regionale Integrale Aanpak

Centraal in onze aanpak om onze doelen met het OV te realiseren staat de Regionale Integrale Aanpak (RIA) van het openbaar vervoer. Deze vormt het belangrijkste kader voor integratie en samenwerking in het OV en houdt in dat wij de omvang en het beheer van de concessies richten op de schaal van de samenwerkingsregio's voor het verkeer en vervoer. Wij werken met deze GGA-regio's en het ROB samen bij de ontwikkeling en het beheer van de concessies en bij de invulling en uitvoering van integraal verkeer- en vervoerbeleid. Dit omvat ook de afstemming met beleid in andere sectoren met ruimtelijke ordening, economie en welzijn als belangrijkste onderdelen. De samenwerking met Breda, 's-Hertogenbosch en Tilburg heeft een bijzondere positie, o.a. vanwege de realisering van OV-netwerk BrabantStad.

Het Reizigersoverleg Brabant (ROB) heeft een belangrijke adviestaan ten aanzien van het jaarlijkse exploitatieplan van de provincie en de uitvoering van de dienstregeling door de vervoerder. Ook andere maatschappelijke organisaties als bedrijventerreinen en zorginstellingen kunnen kiezen voor betrokkenheid bij het openbaar vervoer voor personen, bedrijven of instellingen waarvoor zij een taak hebben

Met de partners, in het bijzonder met de gemeenten, bestaat de komende jaren een uitgebreide beleids- en samenwerkingsagenda met als onderwerpen.

- Beheer en ontwikkeling van het vervoersaanbod in de concessies (concessieteams);
- De voortzetting en verbreding van de Regiotaxi in het OV-systeem;
- De wet maatschappelijke ondersteuning (WMO);
- Infrastructuur voor doorstroming, knooppunten en toegankelijkheid (IVO);
- De stabiele ontsluiting van kleine kernen;
- Communicatie en het imago van het OV;

Onze ambitie is om een goed lopende regionale samenwerking te vestigen, waarbinnen onder regie van de provincie de verschillende verantwoordelijkheden worden afgestemd (RO, Welzijn, Economie) en partijen elkaars toegevoegde waarde benutten ten bate van het openbaar vervoer. Regionale concessieteams zorgen voor beheer van de concessies en de ontwikkeling van de jaarlijkse exploitatieplannen per concessiegebied.

5.4. Kwaliteit en innovatie

De provincie stuurt op kwaliteit en innovatie en wil daarin ook herkenbaar zijn. Om de doelstellingen van het OV-beleid te kunnen realiseren is kwalitatief hoogwaardig OV een absoluut vereiste om OV-reizigers te werven en behouden. Indicatoren die een indruk van de kwaliteit geven, zijn de betrouwbaarheid van de uitvoering van de dienstregeling, de kwaliteitsbeleving van de reizigers, de sociale veiligheid en de samenhang tussen de deelsystemen. Ook schone en stille voertuigen dragen bij aan de beleving van kwaliteit. Om een hoogwaardige

kwaliteit van het openbaar vervoer te kunnen blijven bieden is continue verbetering en kwaliteitszorg noodzakelijk. Belangrijke elementen van vernieuwing zijn:

- In de concessies zijn Collectieve Vervoersontwikkelingsprojecten (CVO's) opgenomen, uit te voeren door de concessiehouder, de provincie en/of een derde partij.
- Een belangrijke vernieuwing is ook de samenwerking met de gemeenten en de reizigersorganisaties om een integraal OV-systeem te creëren dat aansluit bij de feitelijke en potentiële vraag van de reiziger. De in ontwikkeling zijnde vervoersarchitect is een belangrijk hulpmiddel om de vraag naar de verschillende vormen van vervoer - sneldiensten, streekvervoer, stadsvervoer, regiotaxi's, buurtbussen, etc. - te combineren tot een geïntegreerd, efficiënt aanbod.
- Experimenten zijn primair gericht op verbetering van de dienstverlening, zoals de informatievoorziening aan reizigers, het borgen van de kwaliteit van de dienstverlening en het matchen van vraag en aanbod in logistieke planningssystemen van Regiotaxi en andere vormen van vervoer. Daar waar zich kansen voordoen zullen we met enige terughoudendheid ook experimenteren met nieuwe vervoersvormen en tarieven.
- Tevens kan gedacht worden aan verbetering van de communicatie en de communicatietechnieken. Dit vraagt investering en ontwikkeling van zowel de vervoerder als de overheden.
- Verschillende onderdelen van het beleid vragen inspanning en realisatie op het gebied van infrastructuur en haltevoorzieningen en informatietechnologie. Doorstroommassen, toegankelijkheid, dynamische reisinformatie, de chipkaart en sociale veiligheid zijn daar voorbeelden van. Het kader wordt gevormd door

de Regionale maatregelenpakketten en het provinciale MIT. Wij streven naar masterplannen met een regionale vertaling voor de infrastructuur en de voorzieningen voor het OV. Wij onderzoeken tevens of de cyclus van ontwerpen, bouwen en beheren kan worden uitbesteed.

Onze ambitie is om te komen tot een effectief en aansprekend pakket van vernieuwingen, dat op termijn bijdraagt aan de rol en functie van het OV in de samenleving.

5.5. Leren van anderen

In de ons omringende landen zijn een aantal voorbeelden van succesfactoren te vinden die ook voor Nederland en Brabant relevant kunnen zijn.

- Een goede regionale organisatie (Duitse Verkehrsverbände, vgl. ook ontwikkelbureau Groningen - Drenthe als een lichte vorm). Ruimtelijke en mobiliteitsontwikkeling worden op elkaar afgestemd in een regionaal orgaan waarin alle overheden deelnemen.
- Een stadsregionaal belastinggebied (heffing per arbeidsplaats) voor vervoer wanneer op die schaal een effectieve samenwerking tot stand komt (Frankrijk). Steden met ongeveer de maat van de Brabantse steden (Straatsburg, Grenoble, Rouen e.a.) hebben zo de mogelijkheid om zelf te werken aan hun bereikbaarheid en de versterking van hun regio wanneer de landregering andere prioriteiten heeft.
- Een helder geformuleerde maatschappelijke opdracht aan een vervoersautoriteit. In Vlaanderen gedelegeerd aan vervoersmaatschappij De Lijn, binnen de Nederlandse verhoudingen voorbehouden aan de vervoersautoriteit.

Het Belgische voorbeeld kunnen wij zelf vertalen naar de Nederlandse situatie, uitgezonderd de financiële inzet in slecht renderende delen van het net.

De Franse en Duitse voorbeelden kennen een regionale sturing van de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit die verder gaat dan onze bevoegdheden. Het Franse voorbeeld is ook effectief omdat eerst een effectieve samenwerking moet worden bereikt voordat een regionale belasting ingevoerd mag worden. Dit zou in Nederland nadere wetgeving vergen door het Rijk op het gebied van samenwerking en financiering.

De gecombineerde inzet van deze voorbeelden in de Nederlandse verhoudingen kan op termijn de werking van het verkeer- en vervoerssysteem sterk verbeteren.

Ook binnen Nederland zijn interessante ontwikkelingen te vinden, waaronder:

- Het ontwikkelbureau voor OV voor Groningen en Drenthe, een aanpak die lijkt op de onze, maar ook een aantal verschillen kent.
- De experimenten met diverse onderdelen van het basisvoorzieningsniveau die in Gelderland worden uitgevoerd.
- De effecten van een concentratie op hoogwaardig OV in het SRE en het KAN.

Onze ambitie is om bruikbare voorbeelden uit andere landen en regio's voortvarend in Brabant toe te passen en om bij het Rijk te bereiken dat effectieve oplossingen uit het buitenland in de Nederlandse wetgeving worden ingevoegd.



6. Middelen

Een betrouwbaar OV-systeem heeft alles te maken met de beschikbaarheid van geld. Het aan de exploitatie van het openbaar vervoer te besteden bedrag bedraagt in totaal circa € 100 miljoen per jaar. Dit bedrag is voor 2006 als volgt opgebouwd:

- € 22,3 miljoen aan reizigersopbrengsten
- € 21,0 miljoen aan vergoedingen voor de OV-studentenkaart
- € 58,0 mln. uit de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (inclusief middelen voor exploitatie Regiotaxi en bijdragen van gemeenten).
- € 0,7 mln. bijdragen gemeenten OV.

De afgelopen jaren is aanzienlijk gekort op de Rijksbijdrage, wat geleid heeft tot een teruggang in het voorzieningen-niveau, wat weer heeft geleid tot een terugloop in het gebruik van het OV. Daarnaast is er een autonome daling van het aantal reizigers, die plaatsvindt in een groeiende mobiliteitsmarkt. Grote delen van het openbaar vervoer bevinden zich zo al jaren in een neerwaartse spiraal. Hiernaast zijn er meer financiële factoren en risico's die de financiële stabiliteit van het openbaar vervoer kunnen bedreigen, zoals de kosten en effecten van de chipkaart en nieuw Rijksbeleid.

Er zijn ook positieve punten. De invoering van de Regio-taxi en de overname van de Treintaxi hebben tot een extra structurele financiële ruimte geleid. Van de aanbesteding 2007 verwachten wij eveneens enige financiële ruimte bij minimaal gelijkblijvende kwaliteit en kwantiteit van het vervoer. De chipkaart kan uiteindelijk ook een positief effect hebben op opbrengsten.

De uitkomsten van al deze effecten worden de komende jaren duidelijk. In die periode willen wij zorg dragen voor een stabiele financiering. De wijze waarop wij dit realiseren wordt opgenomen in het provinciale MIT. Voor een stabiele financiering hanteren wij de volgende uitgangspunten:

- De provincie is opbrengstverantwoordelijke voor het openbaar vervoer. Alle inkomsten die de vervoerder ontvangt als gevolg van de verleende concessie worden doorbetaald aan de provincie of verrekend met de betalingen voor het vervoer.
- Er vinden geen mutaties van het budgetniveau plaats door de provincie anders dan door veranderingen in de reizigersinkomsten, in de vergoedingen voor OV-studentenkaart en/of in de BDU Verkeer & Vervoer. Via het Brabantse MIT wordt jaarlijks door Provinciale Staten vastgesteld hoeveel geld uit de BDU en andere bronnen voor OV beschikbaar worden gesteld.
- Per regio is na de aanbesteding 2007 een benoemd bedrag beschikbaar voor openbaar vervoer.
- De kostendekkingsgraad van het vervoer bedraagt over het geheel 43 tot 45 %.
- De inzet van meer en hoogwaardige verbindingen (HOV) in Brabantstad zorgen voor een belangrijke impuls van de exploitatiekosten en de reizigersopbrengsten.
- Kosten van toegankelijke en schone voertuigen worden opgenomen in de reguliere exploitatie voor zover geen derde financieringsbronnen (inclusief eventuele provinciale of gemeentelijke middelen) kunnen worden gevonden.
- De kosten van toegankelijke haltes worden uit diverse daarvoor bestemde gemeentelijke en provinciale middelen en uit een voorziene bijdrage van het Rijk betaald.



- De budgetten voor de Regiotaxi ondergaan een provinciebrede herschikking en blijven of worden, als onderdeel van de BDU voor OV, betrokken in de regionale integrale aanpak van het openbaar vervoer.
- Vanwege de mogelijke financiële veranderingen en de voorgenomen regionale integrale aanpak van het openbaar vervoer, wordt jaarlijks een nieuw exploitatieplan opgesteld dat de basis vormt voor de uit te voeren dienstregeling door de vervoerder.
- Voor de innovatieve ontwikkelingen van het OV zijn extra provinciale middelen beschikbaar: € 15,8 miljoen voor de periode 2007-2011. Samen met de financiële inzet van andere partijen (rijk, gemeenten, vervoerders) kunnen de ontwikkelingsfunctie en OV-innovatieprojecten verder vorm worden gegeven.

Deze uitgangspunten bieden samen met de verwachte financiële ontwikkeling de basis voor het bereiken van de hoofddoelen voor het OV.

Deze visie heeft aanmerkelijke financiële consequenties. Die zijn echter niet steeds eenduidig vast te stellen. Onzekerheden over feitelijke ontwikkelingen zijn groot. Slechts een deel van die ontwikkelingen is goed stuurbaar. Een financiële verkenning over een periode van 5 jaar komt uit op een investeringsvolume in de periode 2007-2011 van circa € 30,0 mln. Wij voorzien dat de investeringen binnen de bekende kaders blijven. De investeringen zijn goed te sturen en te beheersen. Het betreft incidentele kosten van de chipkaart, infrastructuur, dynamische reisinformatie, onderzoek en innovatieve projecten, evenals de daartegenover staande inkomsten en reserveringen.

De verkenning komt uit op een verhoging van de exploitatiekosten in de periode 2007-2011 van bijna € 100,0 mln. Tegenover een inkomstengroei van 93 mln. Dit verkende tekort van 7 mln. in 5 jaar heeft echter een marge van 15 miljoen euro positief en negatief. Deze grote marge komt door onzekerheden in grote posten, waaronder de exploitatie van OV-netwerk BrabantStad.

Deze getallen zijn in hoge mate arbitrair, maar betere schattingen zijn nu niet te maken. De uitgaven en inkomsten voor exploitatie kennen een grote spreiding in verband met de onzekere ontwikkeling van de diverse posten over de verkende periode van 5 jaar. Bij deze verkenning hebben wij conservatief geschat. Zo zijn geen effecten van de vervoersarchitect ingeboekt, is de volumetoename met 2% van de BDU nog niet verdisconteerd en is het aanbestedingsvoordeel laag gehouden.

Voorop staat niet de constatering dat er een tekort is voorzien maar dat het eindbeeld over een periode van vijf jaar ongeveer in evenwicht kan zijn wanneer de ambities uit deze visie een vertaling hebben gevonden.

Dit beeld onderstreept het belang van een krachtige inzet op contractbeheer, monitoring en vervoersontwikkeling, onze instrumenten om het uiteindelijke financiële resultaat te sturen.

Onze ambitie is om het positieve financiële beeld dat in het vershiet ligt te realiseren. Wij hechten groot belang aan een goed concessiebeheer, een goede invulling van de ontwikkelingsfunctie en realisatie van de investeringen. Daarbij maken wij onze beleidsprestaties inzichtelijk via jaarlijkse rapportages.

Wij geven in het werkprogramma nadere uitwerking aan de wijze waarop de (financiële) risico's worden gecontroleerd en de provinciale invulling van de ontwikkelingsfunctie gestalte krijgt.

7. Evaluatie

Deze visie loopt tot 2020, als vervolg op de visie Personenvervoer van Morgen uit 1999. Wij stellen voor om deze visie te actualiseren in 2012, voorafgaand aan de volgende concessieronde.

Wij ontwerpen een beoordelingskader voor ons eigen beleid dat aansluit bij benchmark onderzoeken. Als algemene indicatoren kunnen dienen:

- Het aantal dienstregelingen dat wordt geleverd.
- De ontwikkeling van de vervoersvraag.
- De ontwikkeling van de tevredenheid van de reiziger.
- Het aandeel van de OV-subsidie in de kosten.
- De ontwikkeling van de kwaliteit van het netwerk voor de reiziger op basis van de variabelen die ook in de vervoersarchitect worden gebruikt.
 - De loopafstand tot de halte;
 - De verhouding reistijd per bus tot ongehinderde rit per auto;
 - Het minimum aantal inwoners voor het ontsluiten van een kern;
 - De frequentie van de dienstverlening;
 - De dagtypen waarop wordt gemeten (werk- weekeind- en vakantiedagen);

Wij voeren in 2006 een 0-meting uit voor de indicatoren waarbij dat mogelijk is. Jaarlijks vindt een rapportage plaats aan de betrokken statencommissie met een benchmark per concessie. Wij streven ernaar ook inzicht te verschaffen via een externe benchmark.

Ook de vervoerder wordt beoordeeld op zijn prestaties. Voor hem geldt een bonus-malussysteem.

Onze ambitie is om een regelmatige rapportage en evaluatie te houden die dient om het werkprogramma bij te stellen en de verantwoordelijkheid van Provinciale Staten voor de realisering van de hoofdlijnen van beleid inhoud te geven.

In het werkprogramma en de rapportages leggen wij het verband tussen de uit te voeren acties en het bereiken van de doelstellingen. Daarbij benoemen wij ook de gebleken afhankelijkheden en de wijze waarop die kunnen worden overwonnen.

In de relatie met de concessiehouder hanteren wij positieve en negatieve prestatieprikkels.



Bijlage 1: Scenarioaanpak basisvoorzieningenniveau

Het basisvoorzieningenniveau voorziet erin dat iedere burger in Brabant zonder eigen auto aan het maatschappelijk verkeer deel kan nemen door gebruik te maken van een (gesubsidieerd) collectief vervoerssysteem.

De bestaande regeling van het minimum voor het voorzieningenniveau uit 1988 is achterhaald. (Drie vertrek- en aankomstmogelijkheden per dag van en naar een kern bij een minimumvraag van gemiddeld zes reizigers per dag.) De opkomst en ontwikkeling van de Buurtbus en de Regio-taxi heeft een geheel andere situatie geschapen. Vandaag kan elk adres in Brabant met een vorm van OV worden bereikt. Een hedendaagse invulling van het basisvoorzieningenniveau gaat daarmee over de vraag tot hoever de lijndiensten reiken naar tijd en plaats en wat de prijs is van het geboden vervoer.



Dit vereist nieuwe definities van het basisvoorzieningenniveau, welke wij door middel van scenario's willen verkennen en vervolgens definiëren en realiseren. Een optimaal niveau is gebaseerd op de bestaande vraag naar vervoer en biedt tevens ruimte en kansen voor verdere ontwikkeling van die vraag. Bij een basisvoorzieningenniveau gaat het om het bieden van garanties op een noodzakelijk minimumniveau. Deze garanties moeten verantwoord worden gekozen. Om dat te bereiken gaan we als volgt te werk.

- Fase 1: het maken van een principekeuze. Hiertoe stellen wij scenario's op. Deze scenario's zijn opgenomen in deze bijlage en gebaseerd op essentiële kenmerken van de dienstverlening die ook gelden als parameters voor berekeningen met de digitale vervoersarchitect. De kenmerken van de scenario's kunnen worden gewijzigd op basis van politieke wensen.
- Fase 2: het uitvoeren van berekeningen en het komen tot een advies. Met de vervoersarchitect rekenen wij de gewenste scenario's door voor de regio Oost Brabant. Vervolgens benaderen wij het effect van elk scenario voor heel Brabant via extrapolatie van de resultaten voor Oost Brabant. De resultaten van deze scenario's bespreken wij met onze partners. Daarna stellen we de normen voor het basisvoorzieningenniveau vast en bepalen een evaluatiemoment.
- Fase 3: implementatie en evaluatie. De implementatie van het basisvoorzieningenniveau in Brabant is gekoppeld aan de jaarlijkse exploitatieplannen die wij aan de concessiehouder opdragen.

Naast de benadering vanuit de vraag naar vervoer speelt de benadering vanuit het netwerk van OV. Voor het

basisvoorzieningenniveau zijn vooral de gebieden met de meer landelijke gebiedsprofielen uit het PVVP van belang. Het gaat dan om de profielen: landelijk gebied, kernen in het groen, agrarische cultuurlandschappen, regionale cultuur- en landschapseenheden, intensieve agrarische bedrijvigheid alsook het profiel stedelijke periferie. Het basisvoorzieningenniveau heeft het karakter van minimaal vertrekpunt. De feitelijke (ontwikkeling van de) vraag kan leiden tot het verbeteren van een voorziening. Van belang is dus dat het gaat om een garantiëvoorziening, niet om de werkelijk te bieden voorzienig.

Netwerkopbouw

- Voor het ontwerp van de OV-lijnen vanaf kernen met 5000 inwoners of meer is de verbindende functie van groot belang. In termen van ontwerp betekent dat, dat deze lijnen gestrekt dienen te zijn en dat de gemiddelde halteafstand wat groter is. Dit vermindert de omwegen voor de reiziger en draagt bij tot de herkenbaarheid, de interne logica van de lijn en het komt het imago van het openbaar vervoer ten goede. De ontsluitende functie van deze lijnen is van ondergeschikt belang. De maximale loopafstand zou kunnen worden losgelaten en vervangen door een percentage van de inwoners dat binnen het bereikbaarheidsgebied van de haltes woont.
- Het ontsluitende deel van de OV-lijnen die de kernen met inwoneraantallen tussen 400 en 5000 inwoners ontsluiten heeft primair een ontsluitende functie: het bereikbaar maken en houden van het Brabantse platteland via een gebiedsontsluiting. Dit betekent dus voor het ontwerp van die lijnen dat busroutes worden gekozen die een genormeerde gebiedsontsluiting bieden.

- De Regiotaxi biedt in ons vervoergebied de mogelijkheid voor alle inwoners om van of naar het huisadres een verplaatsing te maken. Hiermee is sprake van een optimale ontsluiting van ons vervoergebied. Van belang voor het OV-netwerk is dat met de Regiotaxi tegen een aantrekkelijk consumententarif verplaatsingen van deur naar halte/OV-knooppunt en vice versa kunnen worden gemaakt.

Ontwerpvariabelen voor scenario's

Onder basisvoorzieningsniveau wordt verstaan het bieden van een gegarandeerd minimum niveau van OV-aanbod los van de daadwerkelijke vraag naar vervoer. Bij het bepalen van zo'n basisvoorzieningsniveau spelen diverse ontwerpvariabelen en rol. De belangrijkste zijn:

1. dagsoorten (1= maandag t/m vrijdag; 2=zaterdag; 3=zon- en feestdagen)
2. afstand tot de halte
3. frequentie (= aantal ritten per uur)
4. tijdsvenster
5. vf-waarde (=de verhouding tussen de duur van een OV-verplaatsing en de duur van een autoverplaatsing op een bepaald traject)
6. omrijtijd (= het verschil tussen de reistijd van het OV en de meest directe reistijd per auto)
7. kerngrootte

Dit zijn de technische variabelen uit de digitale vervoers-architect die ook politiek relevant zijn. Samen bepalen ze de kwaliteit van het vervoersnetwerk voor de reiziger. Factoren als klantvriendelijkheid, toegankelijkheid informatie en aantrekkelijkheid zijn hierin overigens niet betrokken.

We gaan antwoord zoeken op de volgende vragen:

- Welke kernen worden nu wel en niet door OV bediend. Met OV wordt in de scenario's steeds bedoeld openbaar vervoer volgens een dienstregeling.
- Wat is het bedieningsniveau (frequentie, dagsoort, tijdsvenster).
- Wat is de verhouding tussen kosten en kwaliteit voor de verschillende scenario's.
- Tevens worden de waarden van de verschillende ontwerpvariabelen inzichtelijk.

Twee nieuwe scenario's zijn kwalitatief uitgewerkt: 'maandag/vrijdag' en 'hele week'. Door ontwerpvariabelen te wijzigen, bijvoorbeeld de loopafstand of de kerngrootte ontstaan varianten op deze scenario's.

Deze minimum OV-voorziening is het gehele jaar door constant (dat wil dus zeggen dat deze ook tijdens schoolvakanties wordt aangeboden).

In ons vervoergebied zal met Regiotaxi tegen een aantrekkelijk consumententarif kunnen worden gereisd van en naar regionale OV-knooppunten/sterhalten, voorzover het gaat om Regiotaxiriten, gemaakt in combinatie met een OV-rit.

Kenmerken vervoer	Scenario 1: status quo	Scenario 2: maandag/vrijdag	Scenario 3: hele week
Kenmerken vervoer	400	400	400
Min kerngrootte voor lijndienst	7.00-19.00	7.00-19.00	7.00-19.00
Bedieningsvenster: Werkdag			8.00-19.00
Zaterdag			9.00-19.00
Zon- en feestdag			
Dagsoorten	Werk/div	werk	week
Frequentie	1 x U	1 x U	1 x U
Maximum afstand halte	1250	800	800
Vf-waarde	?	2,5 max 30'	2,5 max 30'
Regiotaxi venster OV	7.00-1.00	7.00-1.00	7.00-1.00
Regiotaxi OV-tarief (*)	19.00-1.00	19.00-1.00	19.00-1.00
Regiotaxi voltarief (**)	1.00-7.00	1.00-7.00	1.00-7.00

(*) afhankelijk van feitelijke bediening door regulier/dienstgergesteld OV

(**) vol tarief staat voor commercieel taxitarief

Bijlage 2. Verwerking evaluatieonderzoek Provinciale Staten

In december 2005 hebben Provinciale Staten een evaluatie gehouden van het doelbereik van PvM en de betekenis voor de rol van de Staten. Het evaluatieonderzoek gaf de volgende aanbevelingen:

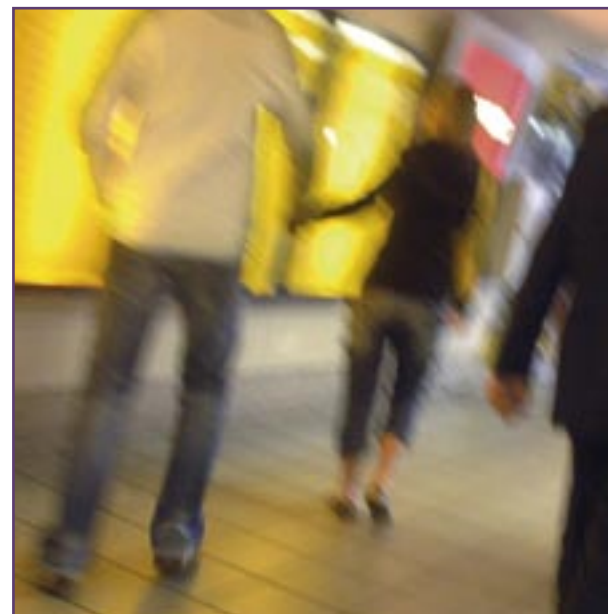


1. Maak een keuze voor de inhoud en einddoel van de gewenste vernieuwing in het openbaar vervoer
2. Maak een keuze tussen duidelijk voortzetten van PvM of beëindigen
3. Benoem de rol van experimenten in de toekomst
4. Zorg voor contact met de omgeving
5. Veranker kennis en innovatie in de provinciale organisatie
6. Zorg voor een goede communicatie
7. Zorg voor een legitimatie en betrokkenheid van Provinciale Staten.

De eerste twee punten hebben een uitwerking gekregen die gedeeltelijk met het advies overeenkomt.

1. In het huidige visiedocument overheerst een pragmatische aanpak. Geen vergezichten, geen fraaie beelden, maar inzet op de bijdrage van het OV aan de problemen van vandaag en morgen. Gedurende de overzienbare periode van 6-8 jaar (de nieuwe concessieperiode) moet blijken of echt een omslag in het (gebruik en aanbod van) het OV kan worden bereikt. In die zin blijven de producten, resultaten en beelden van Personenvervoer van Morgen bestaan.
2. De naam Personenvervoer van Morgen verdwijnt uit de actualiteit. Er blijft wel een programma en een taakuitvoering met een duidelijk profiel, ook op straat.

De overige vijf onderdelen van het advies worden onverkort inhoudelijk uitgewerkt in de visie OV en in het werkprogramma OV 2006 - 2008.



Bijlage 3: Verklaring van termen en afkortingen

	Term of afkorting	Betekenis
A _____	Aanbesteding	Proces van concessieverlening via meervoudige en openbare inschrijving conform de Wet personenvervoer 2000 en uitgevoerd conform de Europese richtlijn 92-50.
	AWBZ	Algemene wet bijzondere ziektekosten. (De vervoerscomponent van deze wet gaat op in de zorg voor vervoer die gemeenten krijgen op basis van de WMO [Wet maatschappelijke ondersteuning] per 2007).
B _____	B5	Structureel overleg van de provincie Noord-Brabant met de vijf gemeenten Eindhoven, Tilburg, Breda, 's-Hertogenbosch en Helmond.
	Basisvoorzieningenniveau	Het minimumniveau aan openbaar vervoer dat nodig is om een gebied adequaat te ontsluiten, gegeven de vraag naar vervoer en de relevante maatschappelijke voorzieningen in een regio.
	BDU	Brede doeluitkering. Gebundelde budgetten voor verkeersveiligheid, kleine infrastructuur en openbaar vervoer vanuit het Rijk.
	Bedrijfsvervoer	Vervoer van werknemers van en naar bedrijven, georganiseerd voor of door die bedrijven. Doorgaans geen OV maar besloten contractueel vervoer.
	Belbus.	Oproepafhankelijke openbare vervoersvoorzieningen volgens dienstregeling
	Bestek	Het document waarin de te leveren prestatie is beschreven ten behoeve van een offerte door een bedrijf in een aanbestedingsprocedure.
	Bestuursovereenkomst	Geschreven overeenstemming tussen bestuursorganen, waarvan de inhoud een intentie of een harde verplichting kan bevatten, of beide.
	BrabantStad	Het concept van samenwerking tussen de B5 vanuit het besef dat de Brabantse steden steeds meer een stedelijk verband vormen.
	Buurtbus	Openbaar vervoer met een minibus, waarbij de bestuurder een vrijwilliger is.
	Buurtbusproject	De organisatie van de vrijwilligers, belast met de dagelijkse gang van zaken van de buurtbus(sen).

C _____	Chipkaart	Nieuwe betalingswijze in het OV per 2008, gebaseerd op een elektronische portemonnee en een contactloze registratie van in- en uitstappen.
	Collectief personenvervoer	Alle vormen van personenvervoer waarbij meerdere personen zonder specifieke onderlinge band een voertuig delen.
	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer	CVV, Zie Regiotaxi
	Concessiegebied	Het gebied en/of de verbindingen waarop een concessie betrekking heeft.
	Concessie	Besluit van een overheid op wettelijke basis om aan een derde een exploitatierecht te gunnen, waarbij voorwaarden in het algemeen belang gesteld worden.
	CVO-project	Collectief Vervoer Ontwikkelproject. Door de provincie gewenste activiteit die aanvullend is op de activiteiten die voortvloeien uit het exploitatieplan. Bedoeld om ontwikkelingen en/of nieuwe werkwijzen te introduceren bij de concessiehouder, via een specifieke financiering. De structurele kosten die door CVO-projecten in de bedrijfsvoering worden geïntroduceerd worden geacht in de DRU-prijzen te zijn opgenomen, tenzij uitdrukkelijk anders wordt overeengekomen in het CVO-project.
D _____	CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer, oude benaming voor Regiotaxi.
	Derde geldstroom	Geld dat door anderen dan de provincie of de reiziger wordt betaald aan de kosten van exploitatie van het openbaar vervoer.
	Dienstregeling	Voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, waar nodig onder de vermelding dat de halteplaatsen of tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed.
	Djopper	Merknaam van de NV BBA voor experimentele OV-voorziening voor woon-werkverkeer waarbij een groep werknemers een voertuig deelt en bestuurt.
	Doorstromas	Filegevoelig wegvak dat zodanig is aangepast dat het openbaar vervoer er met weinig hinder van files kan doorrijden.
	DRIS	Dynamisch reisinformatiesysteem. Voor OV: geven van informatie over het arriveren van de bus of taxi bij de halte of voordeur en over de reistijd.

	DRU	Dienstregelinguur
	DVM	Dynamisch verkeersmanagement. Vormen van informatie over en regulering van verkeersstromen op basis van actuele verkeersinformatie.
E _____	EEV-norm	Toekomstige Europese norm voor emissie van motorvoertuigen voor Enhanced Environmental friendly Vehicles.
	EMG (commissie)	Economie, Mobiliteit en Grotestedenbeleid, provinciale commissie uit Provinciale Staten voor behandeling van genoemde beleidsvelden.
	Euro-4 norm	Europese norm voor emissie van motorvoertuigen.
	Exploitatieplan	Concrete (jaarlijkse) opdracht van Gedeputeerde Staten aan de concessiehouder die moet leiden tot een eventuele wijziging en vaststelling van de dienstregeling door de concessiehouder.
G _____	Gebiedsprofielen	Onderscheid in 10 categorieën van het grondgebied van Brabant op basis van gebiedskenmerken als bebouwing, gebruik en bestemming.
	Gedeputeerde Staten	Het dagelijks bestuur van een provincie, voorgezeten door de Commissaris van de Koningin.
	Gemeenschappelijke regeling	Formele juridische regeling betreffende samenwerking bij de uitoefening van taken of bevoegdheden van twee of meer bestuursorganen op basis van de Wet gemeenschappelijk regelingen.
	GGA	Gebiedsgewijze aanpak, titel voor beleidsafstemming en samenwerking van provincie, gemeenten en eventuele andere organisaties ten behoeve van het beleidsterrein verkeer en vervoer.
H _____	HOP	Project Heroriëntatie Openbaar Personenvervoer. Brabants proces van beleidsonderzoek en -voorbereiding van 1996 tot 1999 dat o.a. het programma Personenvervoer van Morgen heeft opgeleverd.
	HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Verbindingen waarop door middel van specifieke bussoorten, extra aandacht en flankerend beleid getracht wordt de verbindingen kwalitatief te verbeteren dan wel op een kwalitatief hoog niveau te houden.
	HSL	Hogesnelheidslijn, concreet die van Amsterdam - Parijs, via WestBrabant.

I _____	ICE	Duitse variant van een HSL.
	Interlokaal vervoer	Collectief vervoer dat een verbinding biedt tussen haltes op het grondgebied van verschillende gemeenten.
	IVO-project	Project Infrastructuur voor Openbaar vervoer, gericht op inventariseren en realiseren van noodzakelijke voorzieningen van infrastructuur ten behoeve van het OV.
K _____	KAN	Knooppunt Arnhem - Nijmegen. Bevoegde OV-autoriteit voor beide steden en de omliggende gemeenten.
	Kernthema van beleid	Inhoudelijk onderdeel (van totaal 10) van het OV-beleid in deze visie, onderscheiden van de organisatorische en instrumentele aspecten van het beleid.
	Ketenmobiliteit	Het fenomeen dat verplaatsingen met OV vaak bestaan uit een keten van verschillende lijnen en vervoerwijzen die op elkaar moeten aansluiten.
	Knooppunt	Plaats waar volgens dienstregeling of andere specificaties aansluiting van diverse soorten collectief vervoer op elkaar plaatsvinden.
	Kostendeckingsgraad	Het percentage dat de reizigersopbrengsten van strippenkaarten enz uitmaakt van het totaal van de kosten van het OV (nu ongeveer 40%).
L _____	Lokaal vervoer	Collectief vervoer dat een verbinding biedt tussen haltes op het grondgebied van één gemeente.
M _____	Minibus	Kleine bus, ingericht voor het vervoer van maximaal 8 passagiers en een chauffeur.
	MIT	Meerjarenprogramma infrastructuur en transport. Rijksplan voor investeringen door ministerie van Verkeer en Waterstaat. De provincie neemt deze naam over voor het provinciale investeringsplan.
	MTI	Millennium Transportation International. Klein, vernieuwend en jong vervoerbedrijf, concessiehouder in de gemeenten Oss; failliet in 2004.
N _____	Nota Mobiliteit	Verkeer- en vervoerplan van het Rijk, met wettelijke status.
O _____	Ontwikkelfunctie	De taak en verantwoordelijkheid om de commerciële exploitatie van het OV te verenigen met de maatschappelijke behoefte aan OV, via ontwerp van dienstregelingen, marketing, productontwikkeling enz.

	Opbrengstverantwoordelijkheid	Het dragen van het saldo van opbrengsten en kosten (van het OV) en de verantwoordelijkheid voor de maatregelen die nodig zijn om hierin het evenwicht te bewaren (overheid) of winst te realiseren (bedrijf).
	Openbaar vervoer	Voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een voor personenvervoer ingericht voertuig.
	OV	Openbaar vervoer.
	OV-fiets	Huurfiets, tegen geringe kosten beschikbaar op 80 stations op vertoon van pas of aangepast NS-abonnement.
	OV-netwerk BrabantStad	Kader voor de ontwikkeling tot 2020 van het openbaar vervoer in Brabant tussen en naar de vijf grote steden en de omliggende stedelijke regio's.
P	P&R	Park and Ride. Voorziening bij stations om de auto te parkeren en verder te reizen per trein.
	Personenvervoer van Morgen	Provinciaal beleidsprogramma voor behoud, verbetering en vernieuwing van het openbaar vervoer.
	Pilotproject	Project, bedoeld om een aanpak of werkwijze uit te proberen met als doel deze te verbeteren om hem vaker toe te kunnen passen.
	Programma van Eisen	Document waarin een opdrachtgever formuleert wat zijn eisen zijn aan een te leveren werk, product of dienst ten behoeve van een aanbestedingsprocedure. Bij OV is het programma van eisen inspraakgevoelig en vormt het de basis voor een bestek.
	Provinciale Staten	Provinciaal parlement, elke vier jaar rechtstreeks gekozen door de inwoners van Brabant. Stelt beleid, begroting en regelingen vast en controleert het dagelijks bestuur (Gedeputeerde Staten).
	PvE	Programma van Eisen.
	PvM	Personenvervoer van Morgen.
	PVVP	Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Plan met wettelijke status ter uitvoering en invulling van het nationale verkeer- en vervoerplan en het provinciale mobiliteitsbeleid.
R	Regiotaxi	Landelijk gekozen naam voor het voor een ieder openstaand taxivervoer op basis van verhuur per zitplaats dat niet volgens een dienstregeling wordt verreden. Ook bekend als CVV, Deeltaxi, Taxihopper e.a.

	Reisinformatieplan	Een plan waaruit blijkt op welke wijze de concessiehouder de reizigers zal voorzien van reisinformatie.
	Reizigersoverleg Brabant	De door het College van GS aangewezen consumentenorganisatie als bedoeld in artikel 31 van de wet. Bestaat uit een samenwerking van ruim 10 organisaties in een verenigingsvorm.
	RIA	Regionale Integrale Aanpak van het openbaar vervoer. Vgl. GGA.
	RIS	Reis Informatie Systeem.
	ROB	Reizigersoverleg Brabant.
S _____	Sociale veiligheid	De veiligheid van reizigers en personeel in het openbaar vervoer. Hiervoor is historisch gezien 0,5 % van de Rijkssubsidie geormerkt.
	SOV-kaart	Studenten-OV-kaart, verstrekt vanwege een overeenkomst vanuit het ministerie van onderwijs (OCW) met de vervoersbedrijven.
	SRE	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, zijnde een vervoersautoriteit.
T _____	Telos driehoek	De driehoek van de begrippen economie, ecologie en sociaal culturele ontwikkeling, die wordt gebruikt om het begrip ‘duurzame samenleving’ inhoud te geven.
	Toegankelijkheid	De mogelijkheid voor mensen met een handicap om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Hiervoor is 0,5 % van de Rijkssubsidie geormerkt.
	Treintaxi	Merknaam van de Nederlandse Spoorwegen voor dienstverlening door taxi’s van en naar een beperkt aantal treinstations voor een vast tarief per rit.
	Toegankelijkheid	De kwaliteit die zoveel mogelijk mensen in staat stelt om openbaar vervoer voorzieningen zelfstandig te bereiken en te gebruiken.
V _____	Vervoersarchitect	Proces van ontwerp en ontwikkeling van een vervoersaanbod op basis van de vervoersvraag.
	Vraagafhankelijk vervoer	Vervoersvoorziening die geboden wordt nadat deze (telefonisch) besteld is, bijvoorbeeld Regiotaxi of belbus.

W _____

WMO Wet maatschappelijke ondersteuning. Toekomstige wet die o.a. de zorg van gemeenten voor vervoersvoorzieningen voor groepen burgers regelt.

WROOV-onderzoek Periodiek reizigersonderzoek dat in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt uitgevoerd op grond waarvan de verdeling van de reizigersopbrengsten wordt vastgesteld.

WSW Wet sociale werkvoorziening. Regeling om personen die niet in het normale arbeidsproces kunnen meedraaien toch betaald en zinvol werk te bieden.

WVG Wet voorzieningen gehandicapten. Wet die de zorgplicht van gemeenten regelt voor o.a. vervoer voor mensen met een functiebeperking.



Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Brabant, juli 2006

Projectteam

Carol Werner, Peter van Wijck,
Peter van Daalen,
Robert Grem (Van Brienens Consultants),
Tjeu Corbeij

Consultatie

Derck Buitendijk (Berenschot),
Paul Verheijdt (Move-visie)

Fotografie

Fotobureau Olaf Smit

Vormgeving

Cragt Communicatie & Creatie, Boxtel

Druk

OBT BV, Den Haag