

Statenvoorstel 43/12 A

Voorgestelde behandeling :

PS-vergadering : 21 september 2012

Statencommissie : Commissie voor Mobiliteit en Financiën,
31 augustus 2012

Onderwerp

OV-visie Brabant: vraaggericht, verbindend, verantwoord

Datum

14 augustus 2012

Documentnummer

3080450

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)

1

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

1. Inleiding

Typering OV-visie

De OV-visie Brabant beschrijft de ambities en speerpunten voor het Brabants OV in de periode 2012 – 2025. De OV-visie is een coproductie van de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). In de voorbereiding van de visie is een uitvoerige dialoog gevoerd met gemeenten, reizigersoverleggen, vervoerders. De opbrengst van deze dialoog is verwoord in een Keuzenotitie en een tweetal conceptversies waarover de statencommissie Mobiliteit en Financiën meermaals heeft gediscussieerd.

Deze visie geeft mede invulling aan de ambitie om Brabant verder te ontwikkelen als Europese top kennis- en innovatieregio, zoals die in de afgelopen jaren door samenwerkende partijen is geformuleerd in o.a. de Agenda van Brabant en de visie Brainport 2020. Het is een uitvoeringsgerichte visie die het SRE en de provincie Noord-Brabant hanteren als het vertrekpunt bij de aanbesteding van een nieuwe concessie voor het stads- en streekvervoer.

Agenda van Brabant

In Brabant vormen steden en landelijk gebied samen de economische, fysieke en culturele basis voor een innovatieve topregio. Dat stelt eisen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. In de OV-visie leggen we daarom niet alleen de focus op het stedelijk netwerk maar leggen we ook de verbinding tussen het stedelijk en landelijk gebied en werken we uit hoe openbaar vervoer in het komende decennium kan blijven bijdragen aan de bereikbaarheid en de vitaliteit van zowel (binnen)steden als van het landelijk gebied.

Samenwerking

Brabant kent een cultuur van slim samenwerken en onderling vertrouwen tussen overheden, ondernemers en onderwijs. In het Brabants openbaar vervoer is die samenwerking de afgelopen jaren bij uitstek van belang gebleken: samenwerking met vervoerders, samenwerking met vrijwilligers in buurtbusorganisaties, samenwerken met bedrijfsleven aan innovaties (real-time reisinformatie en pilots elektrisch rijden) en samenwerking met gemeenten bij de realisatie van businfrastructuur, toegankelijke haltes en een optimaal OV-netwerk. Daarom loopt samenwerking en het ontplooiën van allianties als een rode draad door deze OV-visie Brabant.

Datum

14 augustus 2012

Documentnummer

30 80450

Innovatie

Samenwerken aan innovatie is voor het Brabants OV van groot belang. Daarbij gaat het onder meer om technische innovaties om het vervoer duurzamer te maken, het gemak en comfort van de reiziger te vergroten en de reisinformatie te verbeteren. Met de ambities om stapsgewijs te komen tot zero emissie busvervoer sluit de OV-visie aan op de Brabantse Energieagenda 2010-2020. Daarnaast creëert de visie kansen om te komen tot cross-overs met de provinciale Innovatieagenda; samen met partners wordt bijvoorbeeld het lopende ontwikkeltraject voor reisinformatie de komende jaren voortgezet.

Naast technische innovaties zijn er systeeminnovaties aan de orde. Op drukke verbindingen blijft de provincie met gemeenten en andere partners HOV-verbindingen ontwikkelen (o.a. HOV Noordoost-Brabant). Op verbindingen met een geringe vervoersvraag zal de provincie naast Regiotaxi in overleg met gemeenten en andere partners vernieuwende mobiliteitsoplossingen op maat faciliteren. Dit betekent een cross-over van OV-beleid met het sociaal beleid van de provincie (o.a. “Leefbaarheid@Brabant, beleidskader 2012-2015”, “Transitie van stad en platteland, een nieuwe koers”). Inmiddels is een brede verkenning gestart naar genoemde mobiliteitsoplossingen. Ook hebben de eerste pilotregio en pilotgemeenten zich al gemeld.

OV als onderdeel van een robuust en efficiënt mobiliteitssysteem

De ruggengraat van het samenhangend OV-netwerk bestaat uit spoor (internationale treinen, intercity's en sprinters), hoogwaardig openbaar vervoer en stedelijke knooppunten waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen tussen vervoerswijzen. Dit OV-netwerk is gekoppeld aan de ontwikkeling van hoogstedelijke zones, waarbij ruimtelijk wordt verdicht rondom stations.

Het is deze ruggengraat die bijdraagt aan economische structuurversterking en de kwaliteit van Brabant als vestigingsplaats. De concurrentiepositie van Brabant kan worden vergroot door het realiseren van een samenhangend OV-netwerk dat zorgt voor betere OV-verbindingen naar topvoorzieningen (economische centra, cultuur, sport), zodat deze voorzieningen op een acceptabele reisafstand komen te liggen.

Brabant heeft ruim 50 miljoen busreizigers per jaar. In verhouding tot de autoverplaatsingen is de omvang van het lijngebonden stads- en streekvervoer relatief bescheiden, maar van wezenlijk belang voor de (economische) bereikbaarheid. Busvervoer is met name van belang als voor- en natransport voor

de trein en voor doelgroepen in het landelijk gebied waarvoor auto of fiets geen alternatief zijn.

Datum

14 augustus 2012

Documentnummer

30 80450

2. Reacties van externe partners

Aan gemeenten, regio's en Reizigersoverleggen is gevraagd te reageren op de keuzenotitie en conceptvisie. Binnen het SRE gebeurde dit in het kader van een formele inspraakperiode die liep tot 11 augustus jongstleden. Een korte bloemlezing van de inhoudelijke reacties:

- Brede instemming met het gekozen sturingsmodel waarbij de vervoerder opbrengstverantwoordelijk wordt en de ontwikkeling van het OV in samenwerking tussen overheid en vervoerder in ontwikkelteams plaatsvindt. Uitzondering is regio West-Brabant die aangeeft meer vertrouwen te hebben in het huidige sturingsmodel;
- Ten aanzien van de organisatie van de samenwerking pleiten regio West-Brabant, gemeente Tilburg en gemeente Eindhoven voor een regionaal OV-bureau.
- Brede steun voor het hanteren van het Basisvoorzieningsniveau als richtlijn en niet als een harde normering;
- Aandacht voor behoud van de balans en de samenhang in het OV-systeem, waarbij verschillende gemeenten kansen zien voor verdere ontwikkeling van het Regiotaxisysteem en nieuwe mobiliteitsoplossingen;
- Meer aandacht voor HOV (Hoogwaardig openbaar vervoer);
- Aandacht voor de ketenbenadering en mobiliteitsmanagement: ontwikkeling van knooppunten (trein- en busstations, P+R), gemakkelijk overstappen (o.a. korte overstaptijd) en goed voor en natransport (o.a. fietsvoorzieningen, parkeerplaatsen, maatwerk), ook op bedrijventerreinen;
- Steun voor de duurzaamheidsambitie om stapsgewijs te komen tot zero-emissie;
- Het Reizigersoverleg Brabant pleit voor innovaties die het OV gemakkelijker maken (o.a. betaalgemak, reisinformatie) en benadrukt het helder inkaderen van de tariefvrijheid van de vervoerder.

Wijzigingen in het definitief concept t.o.v. het tweede concept van de OV-visie

De tekst van de concept OV-visie is op grond van de op 8 juni gemaakte opmerkingen van de commissie MF, de ontvangen inbreng van (SRE-) gemeenten en overige actualiteit als volgt gewijzigd:

- Paragraaf 2.4, pag. 12/13: in de tekst zijn de huidige HOV-plannen expliciet benoemd als uitgangspunt voor de OV-visie;
- Paragraaf 3.2, pag. 17: toegevoegd is dat voor het goed functioneren van het OV-systeem ook wordt afgestemd met aangrenzende concessies binnen en buiten Nederland;
- Paragraaf 3.2, pag. 18: specifieke HOV-verbindingen opgenomen, mede vanwege motie M3 d.d. 22 juni 2012 (N69/HOV);
- Paragraaf 4.2, pag. 26/27: hier is de tekst aangepast vanwege het advies van de commissie Janse de Jonge over decentralisatie van Sprinters. Het hiertoe strekkende speerpunt is daarmee komen te vervallen;

- Paragraaf 6.2, pag. 39: toegevoegd is dat ook de belangen van kleine gemeenten worden geborgd in het strategisch ontwikkelteam.

Datum

14 augustus 2012

Documentnummer

30 80450

3. Samenvatting

Voor de inhoudelijke samenvatting verwijzen we naar de OV-visie zelf. De samenvatting treft u aan vooraan in het document.

4. Financiën en organisatie

Het openbaar vervoer wordt vrijwel geheel gefinancierd uit de Brede Doeluitkering (BDU) en reizigersopbrengsten (Studenten OV-kaart, losse kaartverkoop, OV-chip inclusief abonnementen). De beschikbare gelden worden uitgegeven aan de exploitatie van het busvervoer (concessie), de regiotaxicontracten (samenwerking met gemeenten) en OV-ontwikkelpojecten (reisinformatie, marketing, toegankelijkheid etc.). Daarnaast zet de provincie eigen middelen in voor de ontwikkeling van het OV. Conform de bezuinigingsafspraken bij de Agenda van Brabant en de motie M10 d.d. 9 juli 2010 is een bezuiniging van 15% doorgevoerd in de meerjarenbegroting. De investeringen in (H)OV-infrastructuur en knooppunten zijn tot en met 2015 opgenomen in het Brabants MIT.

Inkomsten	Uitgaven
BDU (Rijksmiddelen)	Uitvoering dienstregeling volgens concessie
Studenten OV (Rijksmiddelen)	Samenwerkingsovereenkomst Regiotaxi
Reizigersopbrengsten	Ontwikkeling/projecten
Derden (bijdragen aan projecten)	
Provinciale middelen	

Uitgangspunt van voorliggende OV-visie is dat de structurele bijdrage van de provincie aan de exploitatie van het vervoer gedekt wordt uit de BDU en dat de eigen provinciale middelen voor de ontwikkeling van het OV worden gecontinueerd.

Het sturingsmodel van de OV-visie is gericht op een financieel houdbare OV-exploitatie: het voorzieningenniveau mag immers niet onverwacht schommelen onder invloed van niet ingecalculeerde risico's. De financiële opgave hierbij is de afnemende rijksbijdragen voor de exploitatie van het OV (zo veel mogelijk) op te vangen door de kwaliteit van het Brabants OV te blijven verbeteren en daarmee een groter aantal betalende reizigers te genereren.

In de OV-visie stellen we een sturingsmodel voor dat de samenwerking met de vervoerder en gemeenten en de mogelijkheid om tot nieuwe allianties te komen centraal stelt. In deze samenwerking voert de provincie de regie op de strategische ontwikkeling van het OV-systeem. Belangrijke strategische onderwerpen zijn o.a. het bijsturen van de uitwerking van de OV-visie, de

ontwikkeling van HOV-infrastructuur, innovatie (bijvoorbeeld in materieel) en de tariefontwikkeling.

Voor de tactische ontwikkeling van het OV is de vervoerder, binnen de kaders van de concessie, primair verantwoordelijk. Het gaat dan o.a. om het verbeteren van het lijnennet en de dienstregeling, ontwikkelingen aan de onderkant van de markt, het initiëren van tarief- en marketingacties en projecten om reisinformatie te verbeteren. Daarbij wordt de ambitie om het OV meer vraaggericht te maken ingevuld door toepassing van netmanagement: het optimaliseren van de buslijnen door op elke lijn een aanbod te doen dat past bij de vraag, rekening houdend met kosten en baten. De vervoerder 'trekt' deze ontwikkeling van het OV en betreft de overheid (provincie en gemeenten) en derden hier actief bij in zogenoemde ontwikkelteams. In het verlengde hiervan krijgt de vervoerder, met inachtneming van het tarievenkader, eveneens de opbrengstverantwoordelijkheid.

Door de keuze voor een opbrengstverantwoordelijke vervoerder en samenwerken in ontwikkelteams zal de omvang van de provinciale inzet op OV-taken (formatie) afnemen. Daarnaast zal bij een eventuele overgang van taken van het SRE naar de provincie een integratie van taken en formatie plaatsvinden. Voor een belangrijk deel wordt de visie uitgewerkt middels de aanbesteding. Met het aanbestedingsresultaat zullen ook de consequenties voor de formatie duidelijk worden.

5. Het voorstel

Wij stellen u voor te besluiten conform bijgaand ontwerp-besluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de secretaris

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. W.G.H.M. Rutten

Auteur: R.H.M. Heijltjes, toestel 06-27714587

Bijgevoegd treft u de volgende bijlage aan:

1. OV-visie Brabant: vraaggericht, verbindend, verantwoord

Datum

14 augustus 2012

Documentnummer

30 80450



Ontwerp-besluit 43/12 B

Voorgestelde behandeling :
PS-vergadering : 21 september 2012
Statencommissie : Commissie voor Mobiliteit en Financiën,
31 augustus 2012

Onderwerp

OV-visie Brabant: vraaggericht, verbindend, verantwoord

Datum

14 augustus 2012

Documentnummer

3080450

Directie

Economie & Mobiliteit

Bijlage(n)

1

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

- gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten, d.d. 14 augustus 2012;
- gelet op de wettelijke taak van de provincie om OV-concessies voor regionaal openbaar vervoer te verlenen en het OV te coördineren in relatie tot die taak;
- gelet op het draagvlak bij externe partijen voor de concept-OV-visie;
- gelet op de ambities van het provinciaal bestuur in Brabant zoals zijn vastgelegd in de Agenda van Brabant en het bestuursakkoord '10 voor Brabant';
- gelet op het advies van de commissie Mobiliteit en Financiën d.d. 31 augustus 2012.

besluiten:

- de nota "OV-visie Brabant: vraaggericht, verbindend, verantwoord" vast te stellen.

's-Hertogenbosch, 21 september 2012
Provinciale Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de griffier



Provincie Noord-Brabant
Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

OV-visie Brabant: ***vraaggericht, verbindend, verantwoord***



CONCEPT

13 augustus 2012

Colofon

Deze OV-visie is een gezamenlijke productie van de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

Opdrachtgevers:

A. de Boer (SRE), R. Heijltjes (Provincie Noord-Brabant)

Auteurs:

Wilko Mol, Onno Pruis en David Eerdmans (inno-V)

Inhoud

Samenvatting.....	4
1 Inleiding	7
1.1 Op weg naar een gezamenlijke OV-visie van Brabant en SRE	7
1.2 Proces.....	7
1.3 Leeswijzer	7
2 Een nieuwe ambitie voor het OV	9
2.1 Het OV in Brabant nu	9
2.2 Waarom een nieuwe OV-visie? Trends en ontwikkelingen.....	9
2.3 Doelen en ambitieniveau.....	11
2.4 Beleidskaders	11
2.5 Financiële kaders	13
3 Vraaggericht OV	15
3.1 Inleiding: meer vraaggericht openbaar vervoer	15
3.2 OV-netwerk meer vraaggericht invullen	16
3.3 Inzetten op integrale marketing, gericht op concrete doelen	20
3.4 Real-time reisinformatie aanbieden, overal en altijd	21
3.5 Gedifferentieerde tarieven die passen bij de vraag en geboden kwaliteit	23
4 Verbindend OV	25
4.1 Inleiding: OV verbonden met mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen	25
4.2 Het spoor en HOV als ruggengraat van het OV.....	26
4.3 Het OV als onderdeel van een samenhangend mobiliteitsnetwerk	27
4.4 OV verbinden met ruimtelijke ontwikkelingen	29
4.5 Mobiliteitsmanagement: samenwerking opzoeken met het bedrijfsleven	30
5 Verantwoord OV	32
5.1 Inleiding: maatschappelijk verantwoord OV	32
5.2 Stapsgewijs toewerken naar zero emissie.....	32
5.3 OV dat bijdraagt aan de Brabantse maatschappij	34
5.4 Fysieke en ‘mentale’ toegankelijkheid verder verbeteren	35
5.5 Hoog niveau van sociale veiligheid handhaven.....	36
6 OV: slim georganiseerd.....	37
6.1 Inleiding: de noodzaak voor een coherent sturingsmodel	37
6.2 Rolverdeling en samenwerking	37
6.3 Opbrengstverantwoordelijkheid en risico's.....	41
6.4 Aanbesteding en concessie.....	43

Samenvatting

De provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) zetten in op vraaggericht, verbindend en verantwoord OV. Dat is de kern van de voorliggende OV-visie die de provincie en SRE samen hebben ontwikkeld. Deze visie bouwt voort op de in Noord-Brabant vastgestelde visie “OV in Brabant: Snel, Schoon en Sociaal” en de door het SRE vastgestelde visie “Beleidsvisie OV Orion II”. Met deze geactualiseerde OV-visie kiest Brabant voor openbaar vervoer dat past bij de vraag van de reiziger en bij de Brabantse samenleving, nu en in de toekomst.

Het gaat goed met het openbaar vervoer in Brabant. Dagelijks maken 208.000 reizigers gebruik van het Brabants OV. Dit aantal stijgt: sinds 2008 is het gebruik van het busvervoer in Brabant met 27 % gestegen. De klanttevredenheid ligt bovendien boven het landelijke gemiddelde.

Toch is er aanleiding om de visie op het openbaar vervoer te herzien. SRE en de provincie Noord-Brabant hebben de ambitie de positieve impact van het openbaar vervoer op de Brabantse maatschappij te vergroten. Openbaar vervoer levert een belangrijke bijdrage aan het stedelijke netwerk in Brabant en aan een vitaal platteland. Deze bijdrage wordt vergroot als het lukt om meer reizigers aan te trekken en het aandeel van OV in de mobiliteit (nu: 9%) te vergroten.

Bovendien moet het openbaar vervoer zich aanpassen aan veranderende omstandigheden:

- De vraag naar mobiliteit verandert: reispatronen worden steeds flexibeler;
- Budgetten staan onder druk door kortingen op de Brede Doeluitkering (BDU) die provincie en SRE van het Rijk ontvangt;
- Technologische ontwikkelingen bieden kansen om het OV beter op de vraag aan te passen, (bijv. actuele reisinformatie op smartphones).

Binnen deze veranderende context streven provincie en SRE naar meer reizigers en een grotere positieve impact van het OV binnen de beschikbare middelen. Het SRE en de provincie Noord-Brabant hebben daarom de volgende hoofddoelstelling voor het OV:

Het OV sluit aan bij de vraag van zo veel mogelijk reizigers, vormt een verbindende schakel in het Brabants mobiliteitssysteem, legt de verbinding met de ruimtelijk-economische ontwikkeling en levert Brabant maatschappelijk nut (bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid).

Deze hoofddoelstelling bevat drie ambities:

- Het OV is vraaggericht: het sluit aan bij de vraag van zo veel mogelijk doelgroepen;
- Het OV is verbindend: het vormt de verbindende schakel tussen mensen, activiteiten, modaliteiten en ruimtelijke ontwikkelingen en versterkt het stedelijk netwerk;
- Het OV is (maatschappelijk) verantwoord en heeft een positief effect op de leefbaarheid en duurzaamheid van Brabant.

Deze ambities vormen het motto voor het toekomstige OV in Brabant:

Het OV in Brabant is vraaggericht, verbindend en verantwoord.

Vraaggericht OV

Door meer vraaggericht OV wordt een positieve spiraal in gang gezet: vraaggericht OV trekt meer reizigers, waardoor er meer middelen beschikbaar komen om het OV verder te verbeteren. Hierbij is het streven om de kostendeckingsgraad (nu 55%) te verhogen tot circa 65%.

In de nieuwe OV-concessies passen de provincie Noord-Brabant en SRE netmanagement toe: per lijn(bundel) worden businesscases ontwikkeld om de lijn beter op de vraag af te stemmen. De focus ligt hierbij op de 'ruggengraat' van het OV-netwerk: spoor, Hoogwaardig Openbaar Vervoer en doorstroomassen. Door zo veel mogelijk reizigersstromen via deze assen te vervoeren wordt hier snel, frequent en betrouwbaar vervoer geboden. Andere lijnen sluiten op knooppunten aan op deze ruggengraat. Voor lijnen met een structureel lage vervoervraag worden samen met gemeenten maatwerkoplossingen ontwikkeld.

Door toepassing van integrale marketing stemmen provincie en SRE het hele OV-product continu af op de vraag. Voor dit OV-product betaalt de reiziger een tarief dat past bij zijn reispatroon en bij de kwaliteit van het geleverde product. Zowel bij het ontwikkelen van het OV-product als voor het verfijnen van het Brabantse tarievenhuis wordt gebruik gemaakt van de informatie over reispatronen die door de OV-chipkaart beschikbaar komt.

Ook zetten provincie en SRE in op reisinformatie. Reizigers in Brabant kunnen overal en altijd rekenen op actuele reisinformatie. De focus hierbij ligt op reisinformatie die via mobiele toepassingen te raadplegen is.

Verbindend OV

Openbaar vervoer vormt een verbindende schakel in mobiliteit en ruimte en speelt hierdoor een belangrijke rol in het versterken van het stedelijk netwerk in Brabant. Het spoorvervoer vormt de ruggengraat van het netwerk. SRE en de provincie zijn op dit moment geen opdrachtgever van het spoorvervoer, maar zetten zich in om met het ministerie en NS concrete afspraken te maken over het Brabantse spoorvervoer. Een belangrijk speerpunt vormen zes nieuw te openen stations.

Busvervoer sluit naadloos op de trein aan. Fietsenstallingen bij stations worden uitgebreid en nieuwe P&R-terreinen en transferia geopend. Hierbij spelen knooppunten een centrale rol: daar komen trein, bus, (deel)auto en (deel)fiets bij elkaar. De provincie en SRE zetten zich samen met gemeenten in om op en rond deze knooppunten de verbinding te leggen tussen OV en ruimtelijke ontwikkelingen.

Verantwoord OV

Openbaar vervoer levert een bijdrage aan de Brabantse maatschappij: het houdt steden bereikbaar, het landelijk gebied leefbaar en vitaal en maakt heel Brabant duurzamer. Deze positieve impact wordt vergroot door het OV vraaggericht te maken en meer reizigers aan te trekken. Bovendien maken provincie en SRE een aantal keuzes om de bijdrage van het OV verder te vergroten. Zo wordt ingezet op het verder verduurzamen van het OV door met behulp van nieuwe technieken stapsgewijs toe te werken naar 'zero emissie'. Randvoorwaarde hierbij is dat dit past binnen het OV-budget zonder dat het ten koste gaat van het voorzieningenniveau. Provincie en SRE zetten zich in om innovatie hierin te versnellen door pilots en experimenten met duurzame brandstoffen en aandrijvingen. Daarbij wordt optimaal gebruik gemaakt van de kennis van de Brabantse (automotive) industrie en Brabantse kennisinstituten.

Ook zetten provincie en SRE zich in om de toegankelijkheid van het OV te vergroten en het huidige hoge niveau van sociale veiligheid te handhaven. Provincie en SRE kiezen bovendien voor OV dat 'ingebod' is in de Brabantse maatschappij, door de vervoerder te prikkelen om allianties aan te gaan met o.a. gemeenten, bedrijfsleven, kennisinstituten en reizigersorganisaties.

Slim georganiseerd OV

Een belangrijke randvoorwaarde om bovenstaande ambities te bereiken is het slim organiseren van het openbaar vervoer. Provincie en SRE kiezen voor een aanstuuringsmodel waarbij de 'ontwikkeelfunctie' niet

alleen bij de overheid of de vervoerder ligt, maar voor het samen ontwikkelen van het OV. Daarvoor worden ontwikkelteams opgericht op strategisch, tactisch en operationeel niveau. In deze teams werken OV-autoriteit, vervoerder en gemeenten samen aan het continu verbeteren van het OV.

Op tactisch niveau (het maken van het vervoerplan, ontwikkelen van marketingacties, et cetera) ligt binnen deze samenwerking de ontwikkelfunctie primair bij de vervoerder. Zo maken provincie en SRE maximaal gebruik van de marktkennis van de vervoerder. Bovendien past dit bij de Agenda van Brabant, waarin gesteld wordt dat de overheid vooral als regisseur / opdrachtgever optreedt, en niet als uitvoerder.

Hierbij past ook de keuze om de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder te leggen. Deze zit immers het meest 'aan de knoppen' om de reizigersopbrengst te innen (kaartverkoop, goedwerkende OV-chipapparatuur, controle op zwart rijden) en aan de knoppen die de vraag beïnvloeden. Door de opbrengstverantwoordelijkheid krijgt de vervoerder een sterke prikkel om in de 'actieve stand' te komen en zich in te zetten voor meer betalende reizigers. Richting de aanbesteding zullen provincie en SRE deze keuze verder uitwerken naar een goed geijkt financieel aansturingsmodel met effectieve prikkels voor de vervoerder en een reële risicoverdeling tussen overheid en vervoerder.

1 Inleiding

1.1 Op weg naar een gezamenlijke OV-visie van Brabant en SRE

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de provincie Noord-Brabant maken samen één Brabantse OV-visie. Deze visie bouwt voort op de in Noord-Brabant vastgestelde visie “OV in Brabant: Snel, Schoon en Sociaal” en de door het SRE vastgestelde visie “Beleidsvisie OV Orion II”.

Met deze geactualiseerde OV-visie kiest Brabant voor openbaar vervoer dat past bij de vraag van de reiziger en bij de Brabantse samenleving: vraaggericht, verbindend en verantwoord. Nu en in de toekomst.

1.2 Proces

Vorbereiding

In 2010 werden al voorbereidende stappen gezet om tot een gezamenlijke OV-visie te komen. In dat jaar doorliepen de provincie en het SRE beiden afzonderlijk een interactief proces met belanghebbende partijen.

In 2011 hebben provincie en SRE dit proces geïntensiveerd door te starten met het maken van een gezamenlijke OV-visie. Er is een ‘inspiratiedag’ voor bestuurders en Statenleden geweest, waarin de mogelijkheden voor de OV-visie zijn verkend. Mede op basis hiervan is een keuzedocument opgesteld, dat als opmaat voor deze OV-visie diende.

Besluitvorming

De provincie bespreekt dit document in de commissie op 13 april 2012. Tegelijkertijd wordt het stuk voorgelegd aan gemeenten, reizigersorganisatie ROB en GGA-regio's. Ook wil de provincie dit eerste concept bespreken met ondernemers en andere partijen om voorgestelde mogelijkheden voor allianties te verkennen. De planning is om de OV-visie daarna in de septembervergadering van Provinciale Staten vast te stellen.

SRE zal dit document na bespreking in het portefeuillehoudersoverleg vanaf half april ter inspraak voorleggen aan gemeenten omdat de OV-visie een majeur dossier is. Na het inspraaktraject zal de OV-visie in oktober worden voorgelegd aan de raad ter definitieve vaststelling.

Implementatie

Deze OV-visie is ontwikkeld voor de periode 2012 – 2025. Na vaststelling zullen de provincie Noord-Brabant en SRE deze uit gaan voeren. Een belangrijk moment hierbij is de ingang van de nieuwe OV-concessies (provincie Noord-Brabant vanaf 1 januari 2015, SRE eind 2016). Vanaf dat moment gelden de huidige concessieafspraken met de vervoerders niet meer en wordt de gehele concessie opnieuw ingericht. Dat is bij uitstek een moment om veel aspecten van deze OV-visie te implementeren of de implementatie ervan voor te bereiden. De aanbesteding van de concessies van de provincie Noord-Brabant is nu in voorbereiding.

1.3 Leeswijzer

- Hoofdstuk 2 schetst de aanleiding, het doel en de kaders van de visie.
- De hoofdstukken daarna beschrijven de drie inhoudelijke ambities voor de periode 2012 – 2025 en de uitwerking naar concrete keuzes en speerpunten:

- Hoofdstuk 3: Vraaggericht openbaar vervoer;
- Hoofdstuk 4: Verbindend openbaar vervoer;
- Hoofdstuk 5: Verantwoord openbaar vervoer.
- Hoofdstuk 6 gaat in op de organisatie van het OV.

NB: Daar waar in de tekst sprake is van 'Brabant' wordt bedoeld op het gehele grondgebied van de provincie, dus inclusief het SRE. Indien specifiek één van beide overheden wordt bedoeld, is expliciet 'Provincie Noord-Brabant' (of 'provincie') respectievelijk 'SRE' gebruikt. Met term 'OV-autoriteit' wordt bedoeld op provincie of SRE.

2 Een nieuwe ambitie voor het OV

2.1 Het OV in Brabant nu

De afgelopen jaren zijn in zowel het SRE als de provincie Noord-Brabant stappen gezet in het verbeteren van het openbaar vervoer, met een groeiend aantal reizigers en stijgende klanttevredenheid als gevolg. De belangrijkste verbeteringen zijn:

- Bijna 1.600 haltes en alle bussen zijn toegankelijk gemaakt;
- Statische reisinformatie op de haltes is verbeterd;
- Er zijn panelen met real-time informatie aangelegd op belangrijke knooppunten en haltes;
- De OV-chipkaart is ingevoerd;
- Het gezamenlijk Brabants tarievenhuis is geïntroduceerd;
- In heel Brabant rijden bussen met EEV-milieunorm.

Het OV in cijfers

Dagelijks maken 208.000 reizigers gebruik van het OV in Brabant en dat aantal is aan het stijgen. De groeimarkt in de afgelopen 10 jaar is vooral de trein geweest. Vooral op de as Eindhoven – 's-Hertogenbosch – Amsterdam is sprake geweest van forse groei. De laatste jaren groeit ook het busvervoer sterk: 27% sinds 2008.

De klanttevredenheid in Brabant ligt boven het landelijk gemiddelde: in de verschillende concessies varieert die van 7,3 tot 7,5 (het landelijk gemiddelde is 7,2)¹.

De auto is de dominante verplaatsingswijze in Brabant (52% in verplaatsingen, 79% in km). Het aandeel trein (2% in verplaatsingen, 7% in reizigerskilometers) en bus (1% in verplaatsingen, 2% in reizigerskilometers) in Brabant is in de totale mobiliteit beperkt.

Op relaties van, naar en tussen de Brabantse steden ligt het OV-gebruik fors hoger, vooral in de spits. Zo ligt tussen de Brabantse steden het aandeel van de trein op 20-25%. De bus vervult met name bij de grotere stations een belangrijke rol in het voor- en natransport voor de trein (gemiddeld rond 20%, oplopend tot 38% in bijvoorbeeld Eindhoven (voortransport) en Tilburg en Breda (natransport))².

2.2 Waarom een nieuwe OV-visie? Trends en ontwikkelingen

Zo bezien gaat het goed met het openbaar vervoer. Toch is er aanleiding de koers die de provincie Noord-Brabant en het SRE varen ten aanzien van openbaar vervoer te herijken.

Veranderende mobiliteit, financiering onder druk

Het OV-gebruik in Brabant zit de laatste jaren in de lift. De positieve effecten van openbaar vervoer op bijvoorbeeld de bereikbaarheid en economie van het stedelijk netwerk, de leefbaarheid van kernen en de

¹ Onderzoek klantenbarometer 2010, KpVV

² NMCA, 2010

duurzaamheid van heel Brabant kunnen verder worden vergroot als het lukt om het relatief beperkte aandeel van het OV in de totale mobiliteit te laten toenemen.

Bovendien zal het OV zich moeten aanpassen aan de veranderende (vraag naar) mobiliteit. De vraag naar vervoer is steeds meer gespreid, en dus minder makkelijk te bundelen. Steeds meer mensen hebben drukke en zeer flexibele levens, waar een auto beter bij past dan het openbaar vervoer. Het OV moet zich aanpassen aan de veranderende vraag naar mobiliteit om zijn positie te behouden en verder uit te bouwen.

Gezien de relatief kleine rol van het Brabants OV in het mobiliteitssysteem is het verbeteren van de concurrentiepositie van het OV - in deze tijd van dalende overheidsbudgetten - noodzakelijk om de overheidsbijdrage aan het OV-systeem te verantwoorden. Immers, het SRE en de provincie Noord-Brabant krijgen te maken met bezuinigingen op de Brede Doeluitkering (BDU) die zij van het Rijk ontvangen ten behoeve van verkeer en vervoer (zie paragraaf 2.5).

Technologische ontwikkelingen scheppen nieuwe kansen

De hierboven geschetste ontwikkelingen onderstrepen de noodzaak om het OV goed te laten aansluiten op de vervoersvraag en zo de positie van het OV in het mobiliteitssysteem te behouden en uit te bouwen. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van legio technologische ontwikkelingen.

Reisinformatie is de afgelopen jaren al sterk verbeterd door de opkomst van voertuigvolgsystemen (die real-time-informatie mogelijk maken) en mobiel internet (waardoor reizigers altijd en overal die real-time-informatie kunnen raadplegen). Dit maakt het mogelijk om een keur aan (multimodale en actuele) reisinformatieproducten aan te bieden.

Steeds meer mensen beschikken over mogelijkheden om onderweg te werken of te recreëren (laptop, tablet, mp3-speler, smartphone). Dit 'dubbel tijdgebruik' geeft het OV steeds meer een streepje voor op de auto, omdat autorijden niet of nauwelijks met een andere activiteit te combineren is.

Nieuwe technieken op gebied van ritplanning en interactieve communicatie met de klant maken het steeds meer mogelijk om op verbindingen met weinig structurele vraag een breed scala aan mobiliteitsoplossingen aan te bieden. Denk hierbij aan een vraagafhankelijke lijntaxi, het gebruik van deelauto's of deelfiets, maar ook een liftcentrale waarbij je via een app gemakkelijk een rit bestelt. Waar vroeger het plannen van een reis bij zulke systemen voor de reiziger ingewikkeld was, wordt dit door *apps* een stuk eenvoudiger.

Een interessante ontwikkeling is de opkomst van de elektrische fiets, waardoor reizigers een langere afstand accepteren in het voor- of natransport van of naar een (H)OV-halte.

2.3 Doelen en ambitieniveau

Hoewel het goed gaat met de ontwikkeling van het Brabantse OV, staat de financiering ervan onder druk (zie 2.2 en 2.5). Om ook in de toekomst een duurzaam en houdbaar OV-systeem te houden dat bijdraagt aan de Brabantse samenleving, moet Brabant inzetten op een sterkere positieve spiraal van meer reizigers. Dat leidt tot zowel meer positieve maatschappelijke effecten als meer opbrengsten.

Meer vraaggericht OV is de katalysator van deze spiraal. Het leidt tot vollere bussen. Lege bussen betekenen een maatschappelijk ongewenste besteding van de schaarse middelen en zijn bovendien slecht voor het imago van het OV. Zij leveren kortom geen positieve bijdrage aan de Brabantse maatschappij. Volle bussen doen dat wel – in meerdere opzichten.

Het OV staat niet op zichzelf: het is een onderdeel van een integraal Brabantbreed mobiliteitsnetwerk. De samenhang van het OV met andere modaliteiten binnen Brabant en daarbuiten en met ruimtelijke ontwikkelingen kan beter.

Het SRE en de provincie Noord-Brabant hebben de volgende hoofddoelstelling voor het OV:

Het OV sluit aan bij de vraag van zo veel mogelijk reizigers, vormt een verbindende schakel in het Brabants mobiliteitssysteem, legt de verbinding met de ruimtelijk-economische ontwikkeling en levert Brabant maatschappelijk nut (bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid).

Deze hoofddoelstelling bevat drie ambities:

- Het OV is vraaggericht: het sluit aan bij de vraag van zo veel mogelijk doelgroepen;
- Het OV is verbindend: het vormt de verbindende schakel tussen mensen, activiteiten, modaliteiten en ruimtelijke ontwikkelingen en versterkt het stedelijk netwerk;
- Het OV is (maatschappelijk) verantwoord en heeft een positief effect op de leefbaarheid en duurzaamheid van Brabant.

Deze ambities vormen het motto voor het toekomstige OV in Brabant:

*Het OV in Brabant is **vraaggericht, verbindend en verantwoord**.*

Een belangrijke **randvoorwaarde** voor het bereiken van deze ambities is dat het OV ‘achter de schermen’ goed geregeld is: slim georganiseerd. In de volgende hoofdstukken volgt een uitwerking van deze drie ambities en de randvoorwaarde.

De OV-visie dient natuurlijk ook binnen de vastgestelde beleidskaders en de beschikbare financiële middelen te passen. Hieronder worden deze kaders geschetst.

2.4 Beleidskaders

Kaders provincie Noord-Brabant

De OV-visie is een uitwerking van de Agenda van Brabant van de provincie. Centrale ambitie in deze agenda is een plaats in de Europese top van kennis- en innovatieregio's. Een sterk stedelijk netwerk wordt als voorwaarde gezien voor deze ambitie. De provincie Noord-Brabant, het SRE en de vijf grote Brabantse steden willen investeren in het versterken van het stedelijk netwerk Brabant: in internationale bereikbaarheid, verbindingen tussen economische toplocaties, en in de ontwikkeling van knooppunten en onderscheidende hoogstedelijke zones. De OV-visie geeft mede uitwerking aan dit voornemen.

Brabant kent een bijzonder verstedelijkingspatroon met een fijnmazige vervlechting van stedelijk en landelijk gebied. Met dit mozaïek van rood en groen hebben inwoners en bezoekers (hoog)stedelijke voorzieningen binnen handbereik, maar tevens zijn rust en ruimte nabij. De OV-visie legt de verbinding tussen het stedelijk en landelijk gebied en werkt uit hoe openbaar vervoer in het komende decennium bijdraagt aan de vitaliteit van het landelijk gebied.

Brabant kan bogen op een historisch hoog organiserend vermogen. Er is een cultuur van slim samenwerken en onderling vertrouwen tussen overheden, ondernemers en onderwijs. In het Brabants openbaar vervoer is die samenwerking de afgelopen jaren bij uitstek van belang gebleken: samenwerking met vervoerders Veolia en Arriva, samenwerking met vrijwilligers in buurtbusorganisaties, samenwerking met bedrijfsleven in pilots elektrisch rijden en samenwerking met gemeenten bij de realisatie van businfrastructuur, toegankelijke haltes en een optimaal netwerk. Een goed openbaar vervoer staat en valt met samenwerking. Daarom loopt samenwerking en het ontplooiën van nieuwe allianties als een rode draad door deze OV-visie Brabant. Als OV-autoriteit is de provincie verantwoordelijk voor de regie op het binnen het mobiliteitssysteem functionerende OV-netwerk. De OV-visie geeft een uitwerking van die regierol. Daarnaast werkt de OV-visie uit op welke manier de provincie conform de Agenda van Brabant in haar rol als opdrachtgever voor de uitvoering van het OV de uitvoerende taken zoveel mogelijk bij andere instanties neerlegt en tevens medeontwikkelaar is.

De OV-visie is een actualisatie van de vigerende visie: OV in Brabant: Snel, Schoon en Sociaal. Het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan (PVVP), 'verplaatsen in Brabant', beschrijft de visie op duurzame mobiliteit voor 2006-2020. Het PVVP stelt de reiziger of mobiele mens centraal. De bereikbaarheid van stedelijk en landelijk gebied zijn belangrijke uitgangspunten. Het PVVP geeft beleidsvrijheid aan de regio's om samen met de provincie hun eigen OV-plannen in te vullen en te komen tot creatieve oplossingen. De HOV-ambities die zijn beschreven in OV-netwerk Brabantstad en de Netwerkanalyse Brabantstad zijn uitgangspunt voor de OV-visie.

De OV-visie legt ook de link met andere beleidsterreinen, waaronder met name het ruimtelijk beleid zoals verwoord in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. Brabant ambieert meer integratie tussen OV- en RO-beleid, waarbij verbetering van het openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen elkaar versterken en synergie wordt gecreëerd om zo het stedelijke netwerk in de provincie bereikbaar en aantrekkelijk te houden (zie ook Brabantstad hieronder).

Kaders Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Het kader voor het beleid van het SRE is de regionale agenda. De ambitie van de regio Eindhoven is om in het jaar 2020 tot de wereldtop te behoren als technologieregio waarbij een sterke economie wordt gecombineerd met hoge ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Dit stelt, (naast eisen aan de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving) vooral eisen aan de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant. Deze bereikbaarheid wordt enerzijds bepaald door de aanwezigheid van de (harde) infrastructuur (wegen, spoor, luchthaven) en anderzijds door het mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsbehoefte van de samenleving.

Het actualiseren van het regionale OV-beleid moet leiden tot een adequaat openbaar vervoer in de regio dat bijdraagt aan de gewenste bereikbaarheid. Het SRE werkt samen met gemeenten in de regio aan de realisatie van het HOV. Daartoe heeft de regio het rapport HOV-netwerk in de regio Zuidoost-Brabant vastgesteld, dat uitgangspunt is voor de OV-visie. Door de inzet op ontwikkeling van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer netwerk wordt beter ingespeeld op de wensen van de keuzereiziger en wordt de efficiency van het netwerk verbeterd.

In samenwerking met de regiogemeenten heeft het SRE het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) opgesteld. Het RVVP beschrijft welke doelstellingen het SRE de komende 20 jaar nastreeft op het gebied van verkeer en vervoer. Het RVVP vormt het kader voor de inzet van de financiële middelen die het Rijk ter beschikking stelt.

De voorliggende OV-visie is een actualisatie van de vigerende OV-visie van SRE: Beleidsvisie OV Orion II.

BrabantStad

Provincie, SRE en de vijf grootste gemeenten (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg) werken samen in het programma 'BrabantStad' aan een sterk internationaal concurrerend en duurzaam groeiend stedelijk netwerk.

Een belangrijk kader voor deze OV-visie is het programma OV-netwerk BrabantStad, een onderdeel van het Netwerkprogramma BrabantStad. Dit programma wordt in de tweede helft van 2012 eveneens geactualiseerd in het project Versterkt Stedelijk Netwerk Brabant.

Deze OV-visie is complementair aan dit project. Dit project zet in op het ontwikkelen en met elkaar verbinden van de economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten, met als resultaat een samenhangend en sterk stedelijk netwerk en een robuust en efficiënt verkeers- en vervoerssysteem. (H)OV is een integraal onderdeel hiervan. Met de voorliggende OV-visie wordt de positie van het OV-netwerk binnen het stedelijk netwerk versterkt.

2.5 Financiële kaders

De kosten van het OV (inclusief risico en marge voor de vervoerder) worden voor het grootste deel gefinancierd uit reizigersinkomsten en een bijdrage van de beide overheden. Provincie en SRE dekken hun exploitatiebijdrage uit de Brede Doeluitkering (BDU) die zij van het Rijk ontvangen. De provincie zet naast een bijdrage uit de BDU nog eigen middelen in voor strategische projecten en vernieuwing van het OV-systeem. Provincie en SRE nemen als uitgangspunt dat voorliggende OV-visie uitvoerbaar is binnen de bestaande financiële kaders.

Provincie Noord-Brabant

Van de BDU die de provincie regulier ontvangt (€ 95 mln. in 2011) is 67,5% beschikbaar voor het OV. Daarnaast zet de provincie middelen in uit reserveringen van voorgaande jaren.

Tot 2014 moet de provincie jaarlijks € 1,5 mln. per jaar cumulatief bezuinigen op de BDU, resulterend in € 6 mln. minder budget in 2014. Dit loopt op tot € 10 mln. in 2018. Daarnaast wordt ook bezuinigd op het OV-budget dat de provincie uit eigen provinciale middelen beschikbaar stelt. Deze bezuiniging bedraagt vooralsnog 15% per 2011.

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Het SRE zet van de BDU ongeveer 40%³ in voor OV en beschikt niet over andere middelen. SRE heeft de investeringen voor HOV tot 2020 vastgelegd.

In SRE zijn de budgetten voor het OV tot 2020 vastgelegd bij vaststelling van het MJUP en bestedingsplan: hierin zijn de bezuinigingen op de BDU al verwerkt. SRE bezuinigt op de BDU in 2012 € 5,5 mln. en dit loopt op tot € 11,8 mln. in 2018. SRE bezuinigt hiermee zo'n 16% over een periode van 5 jaar (over de gehele BDU).

Tenslotte

De exploitatiebijdragen staan onder druk, terwijl er een grote opgave ligt om de kwaliteit van het OV te blijven verbeteren. Ook het voornemen van het kabinet Rutte om de studiefinanciering met twee jaar te bekorten heeft direct gevolgen voor de opbrengsten uit de Studenten OV-(chip)kaart. Het is vooralsnog onbekend wat de financiële consequenties hiervan zullen zijn. Vanwege deze dalende bijdragen en onzekerheid over financiën zal er gezocht moeten worden naar creatieve en kosteneffectieve oplossingen.

³ Dit percentage is niet te vergelijken met de 67,5% die de provincie beschikbaar stelt. Het provinciale percentage is hoger door o.a. de exploitatiebijdrage Regiotaxi, investeringen in (H)OV-infrastructuur, marketing en andere OV-ontwikkelprojecten die te maken hebben met de bestaande rolverdeling tussen provincie en vervoerders.

3 Vraaggericht OV

3.1 Inleiding: meer vraaggericht openbaar vervoer

De provincie Noord-Brabant en SRE werken samen met de vervoerders en andere partijen aan een meer vraaggericht openbaar vervoer. De afgelopen jaren zijn hier stappen in gezet door onder meer de introductie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer, verbetering van reisinformatie en de introductie van één tarievenhuis voor heel Brabant.

Vraaggericht OV is de katalysator van een positieve spiraal: meer reizigers leiden enerzijds tot een grotere bijdrage aan de Brabantse mobiliteit en maatschappij, en anderzijds tot hogere reizigersopbrengsten waardoor er meer middelen zijn om het OV verder te verbeteren. Het doel is binnen de beschikbare middelen meer reizigers aan te trekken en de bijdrage van het OV aan de Brabantse maatschappij te vergroten. Het hieruit afgeleide streven is om de kostendeckingsgraad (nu circa 55 %) te verhogen tot circa 65 %. Daarmee betaalt de reiziger op termijn bijna tweederde van de kosten.

Deze ambitie past bij de opgave om te komen tot een ‘Versterkt Stedelijk Netwerk’ in Brabant. De focus ligt op het realiseren van reizigersgroei op de drukste verbindingen binnen/tussen de steden en van/naar het stedelijk gebied: spoor⁴, HOV en doorstroomassen. Op verbindingen met minder vraag sluiten stad- en streekbussen aan op spoor en HOV. Op verbindingen met structureel weinig vraag worden maatwerkoplossingen toegepast.

Om dit te bereiken maken de provincie en SRE op hoofdlijnen de volgende hoofdkeuzes:

- Het OV-netwerk meer vraaggericht invullen;
- Netmanagement toepassen om op de vraag in te spelen;
- Een verdere hiërarchie in het netwerk aanbrengen, lijnen bundelen;
- Sterke (HOV-)lijnen verder uitbouwen;
- Maatwerk toepassen op lijnen met minder vraag.
- Inzetten op integrale marketing, gericht op concrete doelen.
- Real-time reisinformatie aanbieden, overal en altijd.
- Aanbieden van gedifferentieerde tarieven die passen bij de vraag en de geboden kwaliteit.

Hieronder volgt een uitwerking van deze keuzes.

⁴ NB: dit hoofdstuk gaat over het vraaggericht maken van het OV waarvan de provincie en het SRE opdrachtgever zijn: het Brabants busvervoer. Spoor komt in hoofdstuk 4 aan de orde.

Vraaggericht OV voor de reiziger van de toekomst

De kenniswerker heeft een flexibel leven. Het OV speelt daar op in. Bij voorkeur reist de reiziger van de toekomst met de ‘ruggengraat’ van het netwerk: spoor, HOV en OV op doorstroommassen. Deze vormen van OV zijn het snelst, rijden het vaakst en zijn het meest betrouwbaar. Onderweg kan de reiziger comfortabel werken of ontspannen. De reis plant hij veelal met zijn smartphone, waarop hij eenvoudig real-time informatie krijgt over de reis.

Andere vormen van OV sluiten naadloos op de ruggengraat aan en zorgen voor een Brabantdekkend netwerk. Op verbindingen met weinig vraag kan de reiziger gebruik maken van diverse maatwerkoplossingen die bij de vraag passen. Of het nu om een lijntaxi, buurtbus, deelfiets of een deelauto gaat, het valt allemaal even makkelijk te plannen: alle reisinformatie is goed geïntegreerd. De tarieven van het OV passen bij de geleverde kwaliteit.

3.2 OV-netwerk meer vraaggericht invullen

Hoe is het nu?

Brabant kent een fijnmazig openbaar vervoernetwerk dat vrijwel alle kernen, economische centra en attractiepunten verbindt.

De afgelopen jaren zijn de eerste stappen gezet om de belangrijkste buslijnen op te waarderen tot Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De ontwikkeling van HOV is een van de pijlers uit het OV-netwerk BrabantStad. HOV staat voor snelle, comfortabele, hoogfrequente en betrouwbare buslijnen. De HOV-assen kennen veel eigen infrastructuur en daardoor een hoge snelheid en betrouwbaarheid. De ontwikkeling van de HOV-assen draagt bij aan een groei van het OV-gebruik naar de steden en helpt zo de stedelijke bereikbaarheid te verbeteren. In Eindhoven (Phileas) en Breda (Volans) zijn al HOV-assen gerealiseerd. Op de langere afstanden tussen Breda/Oosterhout en Utrecht zorgt de Brabantliner voor hoogwaardig vervoer.

De provincie Noord-Brabant hanteert een beleidsmatig basisvoorzieningsniveau (BVN) waarbij een minimumvoorziening is aangegeven voor het lijngebonden OV (stad- en streekvervoer, buurtbus). Dit garandeert een zekere mate van bereikbaarheid voor iedereen, maar het leidt soms ook tot bijna lege bussen wanneer de vervoervraag onvoldoende is. Het SRE heeft een minimumvoorzieningsniveau, waarbij het feitelijke gebruik en het beschikbare budget ook van belang zijn. Daarbij wordt elke kern (>2.500 inwoners) binnen SRE bediend door dienstregelinggebonden openbaar vervoer.

In aanvulling op het lijngebonden OV kan elke reiziger binnen het gebied van de provincie Noord-Brabant gebruik maken van de Regiotaxi. SRE kent alleen binnen de gemeente Helmond een Regiotaxi-systeem dat iedere reiziger kan gebruiken.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Netmanagement toepassen om het netwerk beter op de vraag aan te passen;
- Verdere hiërarchie aanbrengen in het netwerk;
- Sterke (HOV-)lijnen verder uitbouwen;
- Maatwerkoplossingen ontwikkelen voor lijnen met minder vraag;
- Vernieuwende mobiliteitsoplossingen voor de reiziger faciliteren.

Netmanagement toepassen, meer hiërarchie in netwerk aanbrengen

De ambitie om OV meer vraaggericht te maken wordt ingevuld door toepassing van **netmanagement**: per lijn(bundel) kijken naar het daadwerkelijke gebruik (d.m.v. OV-chipkaartdata) en naar mogelijkheden het aanbod beter op de vraag af te stemmen. Het BVN is daarbij nog wel een richtlijn maar niet een harde normering. Voor het verbeteren van het aanbod op lijnen/lijnbundels en voor het initiëren van een nieuwe lijn of verbinding wordt een businesscase opgesteld, waarin de kosten en (reële en / of maatschappelijke) baten tegen elkaar worden afgewogen. Deze businesscases worden besproken in het ontwikkelteam (zie hoofdstuk 6).

Netmanagement leidt tot veranderingen aan zowel de ‘bovenkant’ als de ‘onderkant’ van de markt: sterke lijnen worden verder uitgebouwd, op lijnen met minder vraag wordt maatwerk toegepast. De differentiatie tussen lijnen wordt groter: op elke verbinding wordt een aanbod geboden dat bij de vraag past.

Hiërarchie in het OV-netwerk

Niveau	Vervoerswijzen
1	Trein, HOV en doorstroomassen
2	Stad- en streekbus
3	Aanvullend OV (buurtbus, wijkbus)
4	Regiotaxi en maatwerkoplossingen

Keuzereizigers⁵ laten zich vooral verleiden tot meer OV-gebruik als een lijn snel en frequent is. Het is daarom de uitdaging vervoersstromen zo veel mogelijk te bundelen op hoogfrequente, snelle lijnen in plaats van het aanbieden van meerdere parallelle laagfrequente lijnen. Hierdoor ontstaat een **hiërarchie in het netwerk**: het spoor en snelle buslijnen (HOV en doorstroomassen) vormen de ruggengraat van deze hiërarchie. Dit zijn de snelste en meest frequente verbindingen. Andere, meer ontsluitende lijnen (stad- en streekbus) takken zo efficiënt mogelijk aan op de hoogfrequente verbindende lijnen. Deze lijnen worden aangevuld met aanvullend OV (buurtbus, wijkbus). Daar waar de vraag structureel te laag is voor lijngeboden OV wordt de Regiotaxi geboden, of andere nieuwe maatwerkoplossingen (zie verderop).

Al deze vervoersvormen komen samen op knooppunten, waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen. Ook wordt ingezet op het verbeteren van mogelijkheden om per auto en (deel)fiets van of naar een knooppunt van het hoogfrequente netwerk te reizen.

Ondanks deze differentiatie tussen producten en hiërarchie in het netwerk moet het OV voor de reiziger wel als één integraal Brabantdekkend systeem functioneren, met bijvoorbeeld naadloze aansluitingen tussen lijnen en integrale reisinformatie. Om hier regie op te houden en versnippering te voorkomen kiest Brabant voor relatief grote, regionale concessies (zie 6.4). Hierbij is het ook van belang om af te stemmen met aangrenzende OV-autoriteiten binnen en buiten Nederland.

⁵ Hiermee worden traditioneel reizigers bedoeld die een verplaatsing per eigen auto als alternatieve keuze hebben. In de toekomst kunnen dat ook reizigers zijn die bijvoorbeeld kunnen beschikken over een deelauto.

Sterke (HOV-)lijnen verder uitbouwen

De Brabantse spoorlijnen, het HOV-netwerk en doorstroommassen vormen de ruggengraat van de hierboven beschreven hiërarchie in het OV-netwerk. Dit zijn lijnen of lijnbundels met een hoogfrequente en betrouwbare dienstuitvoering die naadloos aansluiten bij de vraag van zowel keuzereizigers als van reizigers die niet met eigen vervoer kunnen reizen.

De komende jaren gaat Brabant het **HOV-netwerk verder uitbouwen**. HOV zorgt voor snelle verbindingen op relaties waar geen spoorlijn is en naar kernen / wijken zonder station.

Speerpunten voor de komende jaren zijn de realisatie van snelbussen op de verbindingen Tilburg – Waalwijk – 's-Hertogenbosch, 's-Hertogenbosch – Veghel – Uden, Oss – Uden – Veghel – Eindhoven en Nuenen – Eindhoven - High Tech Campus (HOV2). Daarna zal in Zuidoost-Brabant het HOV-netwerk verder worden uitgebreid met o.a. een HOV-verbinding tussen een nieuw station Eindhoven Airport en Airport en Eindhoven - Valkenswaard. De realisatie van laatstgenoemde HOV-projecten wordt afgestemd met de realisatie van een nieuw station Eindhoven Airport en de aanpak van de N69.

Het doel is om op alle HOV-lijnen een aantrekkelijke reistijd voor de keuzereiziger te bieden. Een goed criterium hiervoor is de zogenaamde Vf-waarde: de verhouding tussen reistijd per OV en per auto. Om keuzereizigers te verleiden tot OV-gebruik dient deze maximaal 1,5 te bedragen⁶. Dit betekent dat de totale reistijd per OV maximaal 1,5 keer de reistijd per auto is. Bij een Vf-waarde van 1,5 mag de reistijd in bus of trein niet veel langer zijn dan per auto. Doordat bij gebruik van OV altijd voor- en natransporttijd en wachttijd nodig is, is de totale reistijd dan maximaal 1,5 keer de reistijd per auto. Een busrit van 45 min kent bijvoorbeeld een looptijd van 5 min in het voor- en natransport en een wachttijd van 5 minuten bij de halte.

Om de gewenste korte reistijden mogelijk te maken zet Brabant in op verdere ontwikkeling van rechtstreekse routes tussen knooppunten, relatief weinig haltes, hoge frequenties en zo veel mogelijk eigen infrastructuur. Dit maakt dat de reistijd in het voertuig niet veel langer is dan per auto. Het mes snijdt aan twee kanten: de lijnen zijn door de hoge gemiddelde snelheid aantrekkelijk voor (keuze-)reizigers én zijn efficiënt te exploiteren. Er ontstaat een positieve spiraal van stijgende opbrengsten en (relatief) dalende kosten, waardoor middelen vrij komen voor verbeteringen van het OV-aanbod.

Maatwerk toepassen op lijnen met minder vraag

Op lijnen met een lage vervoervraag wordt netmanagement ingezet om in samenwerking tussen OV-autoriteit, vervoerder en gemeenten de lijn beter aan te laten sluiten op de vervoervraag. Dat kan bijvoorbeeld door de lijn te verbeteren (bijv. een directere lijnvoering, betere aansluiting of gewijzigde exploitatietijden), of door de inzet van de buurtbus (zie hieronder). Voor het verbeteren van een lijn wordt in nauw overleg tussen OV-autoriteit, vervoerder en gemeenten in het ontwikkelteam een businesscase opgesteld.

Een bijzondere vorm van lijngebonden OV is de Buurtbus, die op diverse plekken in Brabant goed functioneert en vaak hoog gewaardeerd wordt door reizigers. Brabant en SRE willen de Buurtbus handhaven en mogelijk uitbreiden (bijvoorbeeld op initiatief van gemeenten). De buurtbus ontsluit en

⁶ Zie bijvoorbeeld 'De verplaatsingstijdfactor in relatie tot de vervoerwijzekeuze', Van Goeverden / Van den Heuvel, Delft 1993.

verbindt een kern met relevante bestemmingen en andere OV-lijnen. Bij het vormgeven van maatwerkvervoer als vervanging van een (te) laag bezette lijndienst zal ook de mogelijkheid van omzetting in een buurtbus worden meegenomen. Doordat de buurtbus gebruik maakt van vrijwilligers is de inzet van buurtbussen meestal beperkt tot werkdagen overdag en soms ook op zaterdagen.

Daar waar de vraag structureel te laag blijft voor lijngebonden OV (reguliere bus of Buurtbus) zal een **vangnetoplossing** worden geboden. Hiervoor zal een periodiek te herijken ondergrens worden gehanteerd voor de kostendeckingsgraad (bijvoorbeeld 25%). Onder deze grens wordt eerst getracht de kostendeckering te verhogen. Als dat niet lukt, zal de lijn worden vervangen door een efficiëntere maatwerkoplossing. Dit vangnet (hetzij de Regiotaxi, hetzij een nieuwe oplossing; zie hieronder) is de ‘onderkant’ van de eerder beschreven hiërarchie. Deze maatwerkoplossingen verbinden een kern zo efficiënt mogelijk met een knooppunt, waar de reiziger aansluiting heeft op een vorm van het regulier vast OV.

Het vangnet bestaat in de basis uit **de Regiotaxi**. De huidige Regiotaxi is een goed functionerend systeem, maar de deur-deur service maakt het voor de opdrachtgever relatief duur. Om de Regiotaxi kostenefficiënter in te vullen wordt in het volgende regiotaxicontract met betrokken gemeenten het systeem aangepast. Net als bij het lijngebonden openbaar vervoer is het streven de kostendeckingsgraad te vergroten, om zo een positieve spiraal van een beter product en meer beschikbare middelen in gang te zetten. Om dit te bereiken wordt het product aangepast, door bijvoorbeeld de insteek van de Regiotaxi te verleggen naar een knooppunttaxi (vervoer van een vaste halte naar een OV-knooppunt). In Friesland rijdt een dergelijk systeem onder de naam Opstapper. Ook zal de mogelijkheid van een andere tariefstructuur onderzocht worden. Om als vangnet te kunnen functioneren is het randvoorwaardelijk dat de Regiotaxi voldoende betrouwbaar is voor de reiziger, vooral bij aansluitingen op het lijngebonden OV. Hier zal scherp op gelet worden, en waar nodig zal bijgestuurd worden.

Door aanpassingen aan het product en aan het tarief slim te combineren ontstaat productdifferentiatie: verschillende kwaliteitsniveaus met bijpassende tarieven. Te denken valt aan een hoger tarief voor vervoer van/naar de voordeur, terwijl reizigers voor een rit tussen bushalte en knooppunt minder betalen. Uitgangspunt is dat de reiziger een tarief betaalt dat passend is bij de geboden kwaliteit. De mogelijkheden voor productdifferentiatie zullen samen met gemeenten verkend worden.

Daarnaast faciliteren provincie en SRE **vernieuwende mobiliteitsoplossingen** als alternatief voor het standaard ‘vangnet’ (Regiotaxi) als hier vanuit gemeenten of bijvoorbeeld bewonersverenigingen behoefte aan is. Daar waar het inzetten van regulier openbaar vervoer in verband met de beperkte vraag niet meer verantwoord is, wordt bekeken welke alternatieven op maat en dus per doelgroep denkbaar zijn. Voor valide reizigers is voor- en natransport per fiets naar verder weg gelegen openbaar vervoer een mogelijk alternatief. Voor minder valide reizigers kunnen eventuele lokale (gemeentelijke) vervoersinitiatieven t.a.v. WMO en/of ouderen uitkomst bieden. Hierbij zal onder andere goed onderzocht worden welke mogelijkheden er ontstaan door bundeling van vraagafhankelijk kleinschalig vervoer. De huidige Regiotaxi combineert al openbaar vervoer met WMO-vervoer. Provincie en gemeenten werken daartoe samen in regionale beheersorganisaties. Daarnaast zijn gemeenten verantwoordelijk voor andere vormen van vraagafhankelijk vervoer (leerlingenvervoer, AWBZ, WSW), is er een landelijk systeem (Valys) en zijn er diverse andere initiatieven van bijvoorbeeld gemeenten, zorginstellingen of vrijwilligers (bijvoorbeeld Witte Raaf⁷ en de Boodschappenbus Boekel⁸). De provincie en SRE willen samen met gemeenten en derden

⁷ Dit is een lokaal initiatief in Eindhoven waarbij vrijwilligers een taxibusje rijden voor ouderen.

onderzoeken welke slimme combinaties denkbaar zijn die de kwaliteit voor de reiziger verbeteren en tegelijk de kosten drukken.

Daarnaast kan gedacht worden om het mobiliteitsaanbod uit te breiden met bijvoorbeeld een ‘dorpsdeelauto’, deelfietsen/OV-fiets, nieuwe Buurtbussen of een ‘app’ op de smartphone die het mogelijk maakt om mee te rijden met mensen in de omgeving.

Maatwerkoplossingen worden met de vervoerder en gemeenten besproken in de ontwikkelteams (zie paragraaf 6.2). Deze ontwikkeling kan er in resulteren dat vanuit een kern meerdere vervoersoorten worden aangeboden. Om dit voor de reiziger overzichtelijk te houden zal worden bezien of de introductie van ‘Mobiliteitspunten’ per gemeente of per (groep van) kernen zinvol is waar lijngebonden OV, deelfiets, deelauto, Regiotaxipunt, OV-chipkaart en/of OV-info punt samen zijn gebracht. Ook wordt gedacht aan het bundelen van informatie over al deze Brabantse mobiliteitsdiensten, bijvoorbeeld op een website. Zo kunnen ook reizigers van buiten de provincie er kennis van nemen.

In de aanbesteding van nieuwe concessies wordt uitgewerkt of en op welke manier OV-middelen die bespaard worden bij het vervallen van een buslijn beschikbaar komen voor deze maatwerkoplossingen.

3.3 Inzetten op integrale marketing, gericht op concrete doelen

Hoe is het nu?

Bij de provincie Noord-Brabant is de opdrachtgever (de provincie zelf dus) verantwoordelijk voor marketing. Om vorm te geven aan de marketing en de promotie van het openbaar vervoer is door de provincie een marketingstrategie 2009-2015 ontwikkeld met een bijbehorend promotieplan. De doelstellingen van de marketingstrategie zijn: toename aantal mensen dat het OV (met name de bus) als alternatief ziet en toename van het aantal OV-reizigers. Onder de slogan ‘Goed bezig BUS’ is de provincie, in samenwerking met vervoerders en Reizigersoverleg Brabant (ROB), in 2009 gestart met een marketingcampagne voor het OV.

Binnen het SRE is Hermes verantwoordelijk voor de marketing. Hiervoor heeft Hermes bij de offerte een marketingplan ingediend. Maar omdat na de start van de concessie ook vrij snel de GOV-pilot in de hele provincie is gestart is afgeweken van dit plan en is meer samengewerkt met het SRE en de provincie door Hermes op dit dossier en later in het kader van de invoering van de OV-chipkaart.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Inzetten op integrale marketing;
- Goede analyse van reispatronen en reizigerswensen;
- Meer differentiatie naar doelgroepen en lifestyles;
- Concrete doelstellingen, zoals reizigersgroei;
- Goede samenwerking tussen overheid en vervoerder.

Brabant zet de komende jaren in op **integrale marketing** om het openbaar vervoer zo goed mogelijk op de vraag af te stemmen. Integrale marketing is meer dan communicatie en promotie: het gaat om nadenken

⁸ Dit is een lokaal initiatief van Verzorgingshuis Sint Petrus, bedoeld om ouderen in staat te stellen zelfstandig boodschappen te doen.

over de reiswensen van (groepen) reizigers en het OV-product hier integraal op afstemmen. Integrale marketing omvat alle keuzes die te maken hebben met de marktpositionering van het (OV-)product van lijnennet tot uitstraling van de bus, en van reisinformatie tot tariefacties (de 'P's' van marketing: Product, Plaats, Prijs, Promotie en Personeel). Door marketing wordt het OV-product op alle aspecten afgestemd op de wensen van uiteenlopende doelgroepen, zowel *hurries* als *no-hurries*⁹.

Brabant gebruikt integrale marketing ook om het OV-netwerk inzichtelijk te maken voor de reiziger. Dit kan bijvoorbeeld door specifieke *branding* toe te passen op de HOV-lijnen, zodat het voor de reiziger herkenbaar wordt als het 'topproduct' binnen de in paragraaf 3.2 geschetste hiërarchie.

Dat vereist **goede analyse van reispatronen en reizigerswensen**, onder andere door gebruik van de mogelijkheden die OV-chipkaartdata biedt. Ook bieden bijvoorbeeld social media mogelijkheden om inzicht te krijgen in reizigerswensen. Uiteindelijk zal het OV-product steeds meer passen bij de wensen van doelgroepen. Verschillende doelgroepen hebben verschillende wensen die soms conflicteren. Dit zal leiden tot meer **differentiatie naar doelgroepen en lifestyles** in bijvoorbeeld branding, reisinformatie of tariefacties.

In de te ontwikkelen marketingstrategie worden heldere en concrete **doelstellingen opgenomen** over bijvoorbeeld stijgingen in reizigersgroei en klantwaardering. Het formuleren van heldere doelstellingen schept de mogelijkheid om het effect van de marketinginspanning te monitoren en – mocht het doel niet gehaald gaan worden – bij te sturen.

Marketing vereist tot slot een goede **samenwerking tussen overheid en vervoerder**, zie hoofdstuk 6.

3.4 Real-time reisinformatie aanbieden, overal en altijd

Hoe is het nu?

De afgelopen jaren zijn veel haltes in Brabant voorzien van 'DRIS'-panelen die real-time de vertrektijden van de bus weergeven. Deze panelen zijn een aanvulling op de 'statische' reisinformatie, zoals lijnnetkaarten en vertrekstaten. In totaal zijn door de provincie Noord-Brabant 200 drukke haltes voorzien van DRIS-panelen, terwijl nog eens 100 panelen in de planning zitten. In het SRE zijn 120 panelen gerealiseerd, dit leidt dus in totaal tot 320 panelen. Alle grote busstations Eindhoven, Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch hebben dergelijke panelen. Daarnaast zijn in het SRE alle haltes voorzien van eenvoudiger schermen (InfoTin). Alle bussen hebben bovendien schermen met reisinformatie voor onderweg.

De provincie en het SRE werken samen met andere OV-autoriteiten in het samenwerkingsverband 'Grenzeloze OV Informatie' (GOVI). Het doel is statische en actuele reisinformatie van alle vervoerders te integreren en op een standaard wijze ter beschikking te stellen aan partijen die deze als reisinformatie aanbieden. In GOVI-verband bestaat er een gezamenlijke database waarmee zowel statische als actuele data en informatie wordt verstrekt.

⁹ Dit begrip is breder dan keuzereiziger en niet-keuzereiziger, hurries zijn scholieren, studenten en werknemers, no-hurries zijn mensen die gaan winkelen, op bezoek gaan en dergelijke. De laatste groepen hechten minder waarde aan snelheid.

Daarnaast heeft de provincie in 2010 onder de werknaam 'Bus Mobiel' een project uitgevoerd. Dit toonde aan dat Brabant dit gezamenlijke GOVI-systeem goed kan gebruiken voor actuele reisinformatie op smartphones.

Reisinformatie bij incidenten is een punt van aandacht. Reizigers zijn redelijk tevreden met reisinformatie in het algemeen (cijfer rond 6,9 – 7,4), maar geven een onvoldoende aan informatie bij incidenten: daar ligt het rapportcijfer rond de 4,1 (dit is overigens in heel Nederland het geval). De verwachting is dat door DRIS, maar vooral door persoonlijke real-time informatie en adviezen dit cijfer in de toekomst zal stijgen.

Op nationaal niveau praten overheden en marktpartijen over het komen tot een centrale beschikbaarheid van OV-informatie: zowel stads- en streekvervoer als treinvervoer. Dit traject gaat uit van een 'Nationale Databank OV-gegevens' (NDOV), waarin GOVI een belangrijke rol in gaat spelen.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Bieden van actuele reisinformatie, overal en altijd
- Focus op mobiele toepassingen;
- Het beschikbaar stellen van OV-data voor ontwikkelaars (open data);
- Het bieden van multimodale reisinformatie;
- Persoonlijke reisinformatie op de grote knooppunten.

Reizigers in Brabant kunnen rekenen op betrouwbare, laagdrempelige en begrijpelijke real-time reisinformatie. Overal en altijd: reisinformatie is altijd beschikbaar, zowel voor als tijdens de reis, via een groot aantal kanalen die aansluiten op de uiteenlopende wensen van verschillende doelgroepen. Reisinformatie is multimodaal en stelt de keuzereiziger in staat een keuze te maken tussen verschillende modaliteiten – en combinaties ervan.

Daarom kiest Brabant voor het verder uitbouwen van **actuele reisinformatie**. De focus ligt daarbij op **mobiele toepassingen**: zo kan iedere reiziger met zijn eigen mobiele apparaat (smartphone, laptop, tablet) actuele vertrektijden en reisadviezen opvragen, ook bij verstoringen. Het mes snijdt aan twee kanten: de reiziger krijgt informatie op maat, op een apparaat dat hij gewend is, terwijl het voor de opdrachtgever een kostenefficiëntere oplossing is dan verdere (grootschalige) uitbreiding van panelen.

De belangrijkste randvoorwaarde voor het verbeteren van actuele reisinformatie is kwalitatief goede data en het vrij beschikbaar te stellen van de data m.b.t. statische- (zoals dienstregelingen) en actuele data (zoals de real-time positie van voertuigen). De provincie en SRE kiezen daarom voor (kwalitatief goede) **open data**, zodat derden daarmee via (mobiel) internet en *apps* (smartphone) informatiediensten kunnen ontwikkelen en aanbieden.

Om de keuzereiziger een goede afweging te laten maken tussen auto en OV is de beschikbaarheid van **multimodale reisinformatie** van belang: een reiziger wil niet alleen informatie over OV, maar ook over de (deel)auto, (deel)fiets en P+R. Reisinformatie is het bindmiddel tussen de vervoerswijzen. De provincie en SRE zetten zich in voor de beschikbaarheid van de vereiste data en zijn actief betrokken bij de landelijke ontwikkelingen bij multimodale reisinformatie.

Ondanks de opkomst van mobiele reisinformatie zijn er ook mensen die een voorkeur hebben voor persoonlijke reisinformatie; met name (maar zeker niet alleen) oudere reizigers. Op grote knooppunten kan dit ook **persoonlijke reisinformatie** door middel van bijvoorbeeld een 'servicewinkel' zijn. Dit blijft betaalbaar door toevoegen van commerciële functies, bijvoorbeeld in de vorm van een OV-lounge (wachtruimte met balie en winkel/catering). Een OV-lounge combineert het verstrekken van reisinformatie

met commerciële functies. Hiermee wordt met minder kosten de advies- en verkoopfunctie aan de reizigers in stand gehouden.

3.5 Gedifferentieerde tarieven die passen bij de vraag en geboden kwaliteit

Hoe is het nu?

De provincie en SRE hebben het afschaffen van de strippenkaart gebruikt om een nieuw tariefmodel in te voeren: één gezamenlijk tarievenhuis voor heel Brabant. Dit is het eerste volledig nieuwe tarievenhuis op basis van de OV-chipkaart in Nederland. Elders in Nederland worden de huidige zone- en sterabonnementen op de chipkaart gezet, maar is niet gelijk voor een nieuw tariefmodel gekozen. Ook is er een online OV-chipwijzer die reizigers helpt bij het kiezen van de juiste reisproducten:
www.ovchipwijzer.nl.

Het Brabants tarievenhuis (2012)

Reizen op saldo

- Vaste voet: € 0,83
- Kilometertarief: € 0,132

Maandabonnement

€ 78,70,- per maand voor onbeperkt reizen door Brabant (alleen 12-18 jaar).

Impulsk kaartje

€ 3,- per rit (papieren kaartje, verkoop op de bus).

Korting reizen op saldo

Leeftijdskorting

Reizigers van 4 t/m 11 jaar en 65 + krijgen landelijk 34 % korting. In Brabant geldt dat ook voor reizigers van 12 tot en met 18 jaar.

Vastrecht

Alle reizigers krijgen voor € 10,50 per jaar 40 % korting in de daluren. Deze korting mogen zij stapelen met de leeftijdskorting.

Bij de ontwikkeling van de tariefstructuur hebben de provincie en SRE rekening gehouden met de resultaten van de grootschalige pilot met goedkoop openbaar vervoer (GOV). Deze is in de periode van mei 2008 tot juli 2010 gehouden in Brabant. Deze pilot heeft geleid tot meer instappers in de dalperiode. Bestaande reizigers (met name kinderen en 65-plussers) zijn meer gaan reizen.

Voor de OV-chipkaart is een regionaal dalkortingsproduct ontwikkeld. Daarnaast is er een leeftijdskorting voor reiziger van 12 tot en met 18 jaar¹⁰. Deze groep kan ook gebruik maken van een maandabonnement voor een vaste prijs, dat aantrekkelijk is bij reizen boven de 20 km.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Tarieven en proposities voor verschillende doelgroepen;
- Gebruik maken van gedetailleerde kennis over passagiersgedrag;
- Heldere tariefkaders waarbinnen de vervoerder flexibiliteit heeft.

¹⁰ Het is de bedoeling dat er per 1 januari 2013 voor alle 16- en 17-jarigen op de OV-chipkaart een speciaal reisproduct komt. Dit nieuwe reisproduct betekent een voordelige aanvulling op de reeds bestaande aantrekkelijke Brabantse reisproducten. De actie duurt tot 2015.

Het huidige tarievenhuis vormt het uitgangspunt voor het beleid. Provincie en SRE zullen dit continu doorontwikkelen en aanpassen op veranderende reispatronen en –wensen. Zo borgen zij dat reizigers in Brabant kunnen kiezen uit een reeks **tarieven en proposities die passen bij de reiswensen en de kwaliteit van het product**. De tarieven dragen bij aan een hoger aantal reizigers binnen de beschikbare middelen, met name in de daluren. Daardoor ontstaat een hogere kostendeckingsgraad (zie 3.1). Dit is geen doel op zichzelf, maar dient als katalysator voor een positieve spiraal van meer reizigers, meer middelen en beter OV.

De luchtvaartsector kan hierbij als inspiratie dienen: hier is de prijselasticiteit voor elk reizigerssegment in kaart gebracht. Vervolgens zijn hiervoor aparte prijsproposities ontwikkeld. Hoewel het systeem uit de luchtvaart niet 1-op-1 te kopiëren valt (o.a. omdat daar altijd gereserveerd wordt, terwijl dat in het OV eerder uitzondering dan regel zal blijven) is deze gedachtegang wel te gebruiken om het OV attractiever en kostenefficiënter te maken. Dit vereist **gedetailleerde kennis van passagiersgedrag**. In de tijd van de strippenkaart waren opbrengsten veelal een ‘black box’. Dankzij de OV-chipkaart krijgen vervoerders en overheden voor het eerst gedetailleerd inzicht in de reizigers aantallen en -opbrengsten per lijn, per uur, et cetera. Deze informatie maakt het mogelijk om betere tarieven en proposities te ontwikkelen.

De partij die het openbaar vervoer ontwikkelt¹¹ heeft vrijheid en flexibiliteit nodig om tarieven en proposities aan te passen. De keuze voor de toekomst is dat de vervoerder binnen Brabant hierin een grotere rol krijgt. Tegelijk is het ongewenst dat een vervoerder de tarieven voor (een deel van) de reizigers onevenredig hard laat stijgen. Daarom zullen in toekomstige concessies **heldere tariefkaders** worden vastgelegd met o.a. maximale tariefstijgingen per jaar (evt. opgesplitst per tariefsoort). Binnen deze kaders stelt de vervoerder dan zelf de tarieven vast.

¹¹ In Brabant is dat in de toekomst primair de vervoerder. Zie hoofdstuk 6.

4 Verbindend OV

4.1 Inleiding: OV verbonden met mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen

Het Brabants weggebonden openbaar vervoer maakt onderdeel uit van een breder mobiliteitsstelsel dat bestaat uit auto, OV, fiets en andere mobiliteitsoplossingen. Reizigers worden steeds vaker keuzereizigers. Vooral forenzen kiezen in hun daily urban system¹² niet standaard voor de auto, maar maken voor hun reizen gebruik van meer modaliteiten.

De kenniswerker van de toekomst vraagt om snelheid, betrouwbaarheid en comfort. Dit wordt met name geboden op de ruggengraat van het netwerk: spoor en HOV. Op deze verbindingen gaat het vooral om invulling van de bereikbaarheidsfunctie en een bijdrage aan het economisch functioneren van de steden.

Het spoor in Brabant wordt niet door de provincie en SRE aangestuurd, maar is wel zeer belangrijk voor het openbaar vervoer, zowel binnen Brabant als voor de verbindingen met de rest van Nederland en daarbuiten. Ook zijn er vele buslijnen die de grenzen van concessiegebieden én van ons land overschrijden.

De provincie Noord-Brabant en het SRE kiezen daarom voor een OV-systeem dat de verbinding opzoekt: de verbinding met andere modaliteiten, de verbinding met andere delen van ons land, de verbinding met het buitenland – én de verbinding met ruimtelijke ontwikkelingen en veranderende leefpatronen. Een Brabantbreed OV-systeem dat één samenhangend netwerk vormt met andere modaliteiten, zowel binnen Brabant als daarbuiten. Zodat het OV voor steeds meer mensen een logische keuze wordt in hun daily urban system.

Om dit te bereiken maken SRE en de provincie Noord-Brabant de volgende keuzes:

- Het spoor en het HOV als ruggengraat van het OV;
- Het OV als onderdeel van een samenhangend mobiliteitsnetwerk;
- OV verbinden met ruimtelijke ontwikkelingen;
- Voor mobiliteitsmanagement de samenwerking opzoeken met het bedrijfsleven.

Hierna volgt een uitwerking van deze keuzes.

Verbindend OV voor de reiziger van de toekomst

De OV-reiziger van de toekomst is een keuzereiziger. Vaak heeft hij de beschikking over een auto, maar hij kiest toch regelmatig voor het OV. Elke dag bepaalt hij met behulp van het internet of zijn smartphone op basis van zijn agenda of hij het beste met het OV of met de auto kan reizen – of met een combinatie. De ene dag kiest hij voor het een, de andere dag voor het ander. Een multimodale reis maken is makkelijk voor de reiziger van de toekomst. De keuzereiziger parkeert zijn auto of fiets eenvoudig en veilig bij het dichtstbijzijnde treinstation, HOV-halte of P+R-terrein. Onderweg merkt hij dat bus en trein naadloos op elkaar aansluiten. En eenmaal uitgestapt pakt de OV-reiziger een (elektrische) deelfiets uit een kluis om het laatste stukje naar zijn bestemming te reizen. Maar steeds vaker ligt de bestemming van de reiziger op loopafstand van het station, door ruimtelijke ontwikkelingen rond de OV-knooppunten.

¹² Het daily urban system wordt gebruikt voor de ruimte en mobiliteit die mensen in hun dagelijkse activiteitenpatroon gebruiken (werken, winkelen, recreëren, etc).

4.2 Het spoor en HOV als ruggengraat van het OV

Hoe is het nu?

Het spoorwegnet vormt samen met het HOV de ruggengraat van het OV. Spoor en busconcessies bestaan naast elkaar en worden ieder afzonderlijk geoptimaliseerd. Met name op de grote knooppunten krijgen reizigers aansluitingen tussen bus en trein aangeboden.

Het Ministerie van I&M is concessieverlener voor het spoorvervoer op het hoofdrailnet in Brabant, waarop NS vervoerder is. Brabant is daarnaast mede-opdrachtgever van de gedecentraliseerde Maaslijn (Nijmegen – Venlo – Roermond), waar Veolia vervoerder is.

De huidige concessie van NS loopt in 2015 af. Naar verwachting gunt het Ministerie van I&M de nieuwe concessie weer onderhands aan NS. De Minister is voornemens hierbij afspraken te maken over o.a. verhoging van de frequentie van intercitytreinen in Brabant. De ambitie die NS heeft neergezet voor de nieuwe concessie vloeit voort uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Deze ambitie betekent voor Brabant een aantal verbeteringen. Uitgangspunt is vier keer per uur een intercity (zes keer per uur vanuit Eindhoven en 's-Hertogenbosch naar Utrecht e.v.) en twee keer per uur een sprinter (vier keer per uur tussen Tilburg en Breda). Daarnaast gaan de IC-treinen vanuit Eindhoven mogelijk via de HSL naar Rotterdam rijden, waardoor Eindhoven en Tilburg (en met overstap: 's-Hertogenbosch) ook profiteren van de HSL. In de eerste helft van 2012 heeft de minister van I&M een nadere analyse uitgevoerd van Het nieuwe spoorplan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN). Daarin zijn de **mogelijkheden van decentralisatie** van (een deel van) de Sprinterverbindingen in Brabant onderzocht. De verbinding Eindhoven – Weert werd door het Ministerie van I&M als mogelijk te decentraliseren Sprinter aangewezen. De schaal van deze verbinding (twee treinen) maakt dat decentralisatie weinig voordelen heeft voor zowel Brabant als een eventuele exploitant. Dit heeft de provincie aan de minister gemeld, die daarover op haar beurt de Tweede Kamer heeft geïnformeerd¹³.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Trein en HOV als ruggengraat van het OV-netwerk;
- Afspraken met I&M, NS en Veolia (Maaslijn) over het Brabants spoornetwerk;
- Openen van nieuwe stations;
- Verbeteren van internationale verbindingen per spoor;

De trein vormt samen met de belangrijkste buslijnen de **ruggengraat van het OV-netwerk**. Het vormt samen met HOV het hoogste niveau in de hiërarchie in het OV-systeem (zie paragraaf 3.2). Binnen het spoorstelsel bestaat een eigen hiërarchie: de HSL en Intercity zorgen voor snelle verbindingen tussen Brabantse steden en met andere delen van het land; de Sprinter zorgt voor verbindingen op stadsregionaal niveau (sprinter). HOV en regionale doorstroommassen worden aangelegd om grotere plaatsen zonder treinverbinding te voorzien van een snelle OV-verbinding. Trein en bus concurreren niet met elkaar, maar versterken elkaar, door op knooppunten naadloos op elkaar aan te sluiten (zie ook de passage over feederlijnen in paragraaf 4.3).

¹³ Zie brief van de minister Infrastructuur en Milieu d.d. 12 juli 2012, kenmerk IENM/BSK-2012/136071

De provincie Noord-Brabant en het SRE blijven zich inzetten voor snelle, frequente en betrouwbare verbindingen. Omdat de provincie en het SRE geen opdrachtgever van NS zijn zetten zij in op **afspraken met het Ministerie van I&M en NS** over o.a. frequentieverhoging in Brabant en over het via de HSL leiden van de IC Eindhoven – Den Haag.

Ook zetten provincie en SRE in op de **opening van nieuwe stations**. Nieuwe regionale stations helpen het Sprinternetwerk te versterken en reizigers kortere reistijden te bieden. Zo bedraagt de reistijd (per bus) van Berkel-Enschot naar 's-Hertogenbosch nu circa 45 min. Bij opening van een station in Berkel-Enschot gaat dat terug naar circa 15 minuten per trein. Door een nieuw intercitystation Eindhoven Airport in combinatie met een HOV-bus naar Airport wordt de reistijd vanuit de gehele regio korter en station Eindhoven ontlast. Station Maaspoort verkleint de reistijd van 's-Hertogenbosch Noord richting Utrecht en ontlast ook station 's-Hertogenbosch. Station Breda Oost kan de OV-knoop Breda ontlasten.

Te realiseren nieuwe stations

Eindhoven Airport
Breda Oost
's-Hertogenbosch Maaspoort
's-Hertogenbosch Avenue 2
Berkel-Enschot
Oss Berchem

SRE en provincie maken zich bij NS en I&M hard voor het **verbeteren van internationale verbindingen per spoor**. Richting België is het van belang dat de toegezegde hogesnelheidsdienst tussen Breda en Antwerpen/Brussel ook daadwerkelijk gaat rijden. Daarnaast dient de regionale verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen in stand te blijven. Naar Duitsland zetten provincie en SRE zich in op verbetering van de verbinding tussen Eindhoven en het Ruhrgebied.

4.3 Het OV als onderdeel van een samenhangend mobiliteitsnetwerk

Hoe is het nu?

Modaliteiten (OV, fiets, auto) zoeken elkaar steeds meer op. OV-knooppunten worden steeds meer multimodale knooppunten waar de verschillende mobiliteitsnetwerken samenkomen. Dit geldt nu met name voor de grotere treinstations, waar reizigers vooral veel overstappen tussen bus en trein en tussen fiets en trein. De afgelopen jaren is gewerkt aan verbetering van de verbinding tussen auto en OV, bijvoorbeeld door de opening van transferia in 's-Hertogenbosch en P&R Maarheeze. Recent zijn de transferia Eindhoven Tradeforum / I-park en 's-Hertogenbosch Willemspoort gerealiseerd.

De verbinding tussen auto en bus is op dit moment minder sterk dan tussen auto en trein. Ook is het minder gebruikelijk om over te stappen van fiets op bus of vice versa.

In onderstaande tabel staan voor de B5 enkele data over gebruik van modaliteiten naar de knooppunten (bron: opgave NS-2009).

	Eindhoven		Helmond		's-Hertogenbosch		Tilburg		Breda	
	voor	na	Voor	na	voor	na	voor	na	Voor	na
lopend	12%	51%	25%	65%	23%	59%	25%	39%	16%	34%
fiets	38%	15%	42 %	14%	33%	20%	42%	15%	33%	13%
auto (P&R)	4%	0%	6%	0%	9%	0%	2%	0%	9%	0%
bus	38%	26%	12%	13%	26%	12%	26%	38%	31%	38%

Op de centrale treinstations (Eindhoven, Tilburg, Breda, Helmond en 's Hertogenbosch) werken de provincie Noord-Brabant en het SRE in het kader van PHS aan uitbreiding van de stallingscapaciteit voor de fiets. Ook werken zij vanuit hun eigen beleid aan verbetering van fietsvoorzieningen op treinstations en andere belangrijke OV-knooppunten (o.a. vanuit de visie en actieprogramma 'Fiets in de versnelling').

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Uitbouwen van fietsvoorzieningen;
- Uitbouwen van P&R en Transferia;
- Bus laten feederen op de trein.

Uitbouwen van fietsvoorzieningen op belangrijke OV-knooppunten. Hierbij zetten de provincie Noord-Brabant en het SRE met name in op het vergroten van het aandeel van de fiets in het natransport. Ook voorzien zij zo veel mogelijk HOV-stations van fietsvoorzieningen, waardoor het invloedsgebied van een HOV-lijn groter wordt.

Ook zetten de provincie en het SRE in op de **uitbouw van P&R en Transferia**. De combinatie van auto en OV heeft zijn succes al bewezen, o.a. bij P&R Maarheeze en de Transferia in 's-Hertogenbosch. P&R-terreinen liggen in 'herkomstgebieden': reizigers komen hier met auto of fiets naartoe en leggen het grootste deel van de reis per trein of HOV af. Transferia liggen aan de rand van steden: hier kunnen reizigers het laatste gedeelte van de reis per bus afleggen. Breda verkent de mogelijkheid om voor dit natransport een Ultra-PRT te gebruiken (individueel automatisch OV).

Om in aanmerking te komen voor subsidie vanuit het actieprogramma Groei op het Spoor zijn er vanuit Noord-Brabant in 2010 en 2011 projectvoorstellen ingediend bij I&M voor de uitbreiding van P+R op stations in Noord-Brabant. Het gaat om de navolgende stations:

- Vierlingsbeek;
- Helmond Brouwhuis;
- Heeze-Leende;
- Vught;
- Maarheeze (uitbreiding bestaande P&R) (*);
- Lage Zwaluwe;
- 's-Hertogenbosch;
- Deurne (*).

(*) Deze locaties zijn opgenomen in het programma Beter Benutten, waarin SRE en Noord-Brabant gezamenlijk optrekken.

Bus en trein moeten elkaar niet beconcurreren, maar juist versterken. Parallelliteit tussen bus en trein wordt daarom zo veel mogelijk voorkomen: waar mogelijk en zinvol gaan **buslijnen feederen op spoorlijnen**. Dat wil zeggen dat een buslijn niet parallel aan het spoor naar de bestemming loopt, maar een zo kort mogelijke verbinding met de spoorlijn biedt, waar reizigers kunnen overstappen op de trein. Dit zogenoemde ‘visgraatmodel’ past goed bij de in paragraaf 3.2 geschetste hiërarchie in het netwerk: reizigers worden zo snel mogelijk naar de ‘ruggengraat van het netwerk’ (spoor en HOV) gebracht.

Dit betekent wel dat reizigers extra moeten overstappen, dus om het OV aantrekkelijk te houden moet er wel een kwaliteitsverbetering tegenover staan, zoals een hogere frequentie of een kortere reistijd. Randvoorwaarde is een goede aansluiting. Een geïntegreerd tarief is wenselijk, maar lijkt vooralsnog niet haalbaar. Als het feederen zou leiden tot een hoge tariefstijging (o.a. door dubbel opstaptarief) kan dit reden zijn om (voorlopig) parallelliteit te laten bestaan.

Brabant heeft de ambitie dat ook op stadsrandstations goede aansluitingen tussen bus en trein ontstaan: zo wordt bijvoorbeeld door station Eindhoven Airport een snellere verbinding tussen het spoorwegnetwerk en de luchthaven gerealiseerd.

4.4 OV verbinden met ruimtelijke ontwikkelingen

Hoe is het nu?

De keuzes die een reiziger maakt voor OV, fiets of auto hangen sterk af van de locaties waar hij woont, werkt en recreëert. Door OV en ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen wordt het OV-gebruik aantrekkelijker en draagt OV op zijn beurt bij aan de aantrekkelijkheid van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Op dit principe wordt de laatste jaren al fors ingezet op en rond de grote treinstations van Brabant: in Eindhoven en 's-Hertogenbosch heeft grootschalige gebiedsontwikkeling rond de stations plaatsgevonden, in Breda wordt een nieuwe OV-terminal gebouwd in nauwe samenhang met herontwikkeling van de gehele wijk en Tilburg herontwikkelt het oude NS-terrein achter het station.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Samenhang tussen OV en RO opzoeken en versterken;
- Ook secundaire stedelijke stations uitbouwen;
- OV zichtbaar maken in de openbare ruimte;
- Onderzoek naar mogelijkheden verdere afstemming en value capturing.

Brabant kiest voor **nauwe samenhang tussen OV en RO**. Zoals gesteld is dit al in sterke mate het geval rond de grootste OV-knooppunten. De focus zal de komende jaren daarom verschuiven naar andere locaties. Met name **secundaire stedelijke stations** hebben de afgelopen jaren aan importantie gewonnen: deze zijn vaak eenvoudig bereikbaar vanaf de snelweg en liggen vaak in de buurt van stedelijke ontwikkelingen (bijv. Tilburg Reeshof, Eindhoven Beukenlaan / Strijp S). Deze stations zijn vaak nog niet voorzien van goede voorzieningen, en ook de koppeling met de omgeving ontbreekt veelal. Gezien de kleinere aantallen reizigers is het ook lastig dit hier van de grond te krijgen; zeker in de ‘moeilijke’ vastgoedmarkt van dit moment. Hier kunnen provincie en SRE echter wel resultaten boeken door kleine stappen te zetten en de samenwerking met gemeenten, lokale ondernemers en bewoners op te zoeken.

Ook zet Brabant in op het beter **zichtbaar maken van OV in de openbare ruimte**. In het buitenland blijkt dat bijvoorbeeld tram en HOV-banen een structurerende werking hebben: mensen vestigen zich voor wonen en werken graag langs een dergelijke OV-lijn die duidelijk zichtbaar aanwezig is in de ruimte en onderdeel

uitmaakt van de mental map die mensen hebben van een stad. Dit geldt in Brabant nu ook al voor de spoorlijnen. Buslijnen hebben deze status niet doordat buslijnen vaker wijzigen en dus minder zekerheid voor de toekomst bieden. Door (HOV-)buslijnen zichtbaar te maken in de openbare ruimte wordt de structurerende werking versterkt. Dit kan relatief eenvoudig, door bijvoorbeeld de lijnkleur of het HOV-logo aan te brengen op haltes en op businfrastructuur. Realiseren en beheren van halte-infrastructuur is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten en concessieverlener. Provincie en SRE zijn hierover in overleg met gemeenten in hun rol als wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte.

SRE en de provincie zullen tot slot de mogelijkheid onderzoeken om ook op andere manieren **OV en RO nader op elkaar af te stemmen en elkaar te laten versterken**. Hiervan is sprake wanneer er bij het maken van ruimtelijke plannen de benutting van het OV-systeem groter wordt door verdichting rondom knooppunten en andersom de OV-voorzieningen de bereikbaarheid en daarmee de waarde van de nieuwe ontwikkeling maximaliseren. Het idee is dat op deze manier OV bijdraagt aan compacte en leefbare steden, terwijl deze compacte steden op hun beurt bijdragen aan een rendabel OV-systeem. Een Nederlands voorbeeld hiervan is Stedenbaan, waar vervoerders, vastgoedontwikkelaars en regionale overheden convenanten afsluiten over verdichting rondom stations en verbetering van het treinproduct.

Nog een stap verder gaat **value capturing**. Dit houdt in dat de grondwaardestijgingen die door (beter) OV ontstaan (deels) weer gebruikt worden om het OV verder te verbeteren. Dit werkt als volgt: door (publieke) investeringen in infrastructuur of OV stijgt de grondwaarde op ontwikkellocaties. Hier profiteren de (private) ontwikkelaars van. Het idee is dat zij (een deel van) deze winsten afdragen ter bekostiging van de betreffende infrastructuur of diensten. Dit mechanisme wordt o.a. gebruikt in de Verenigde Staten bij wijken die rondom OV-assen ontwikkeld worden (zgn. transit oriented development). De ervaringen in Nederland met value capturing zijn beperkt. Onderzoek is nodig naar de mogelijkheden hiervan in de huidige (lastige) vastgoedmarkt.

4.5 Mobiliteitsmanagement: samenwerking opzoeken met het bedrijfsleven

Hoe is het nu?

SRE en provincie investeren fors in mobiliteitsmanagement. Dit heeft tot resultaten geleid, maar de potentie van 'slim reizen' wordt maar voor een klein deel benut. De omarming van mobiliteitsmanagement door bedrijven is aanzienlijk minder dan waarop was gerekend. Van de grote bedrijven voert ongeveer 1/3 in meer of mindere mate een beleid uit dat is gericht op een vermindering van spitsbelastingen op de weg.

Met het project Spitsmijden in Brabant hebben ruim 2.000 forensen die werken in de centra van Eindhoven en 's-Hertogenbosch regelmatig de spits op de weg omzeild. Slechts een gering percentage (minder dan 5%) heeft daarbij het OV als alternatief gebruikt.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Samenwerken met het bedrijfsleven;
- Inzetten op concrete lokale projecten;
- Vervoerder prikkelen reisinformatie richting bedrijven te verbeteren.

Provincie en SRE zoeken voor mobiliteitsmanagement nadrukkelijk de **samenwerking met het bedrijfsleven**: het bedrijfsleven zit immers als werkgever voor een groot deel 'aan de knoppen' voor het reisgedrag van haar werknemers. Randvoorwaarde bij initiatieven is dat ook andere partijen bereid zijn te investeren.

In de nabije toekomst willen de overheden de effecten van mobiliteitsmanagement ook echt in de praktijk zien. Daarom zetten zij in **op concrete lokale projecten** (o.a. centrum Noord Eindhoven, Kempenbaan Veldhoven, spitsmijden A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven) en op sectorale projecten (stimulering gebruik fiets en elektrische fiets). Mogelijk dat hierbij het gebruik van OV een rol krijgt. Veel minder dan in 2012 zetten overheden in op een algemene (promotie) aanpak om bedrijven te winnen voor slim reizen.

Communicatie is van groot belang: bedrijven en werknemers zijn vaak onvoldoende bewust van de reismogelijkheden per OV. Van de vervoerder zal de provincie daarom in de concessie een strategie uitvragen om **reisinformatie / communicatie richting bedrijfsleven** te verbeteren.

5 Verantwoord OV

5.1 Inleiding: maatschappelijk verantwoord OV

Openbaar vervoer draagt bij aan de Brabantse maatschappij: het levert een bijdrage aan de economie, de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de duurzaamheid. De positieve impact van het OV wordt vergroot door het OV vraaggerichter te maken en zo het gebruik te vergroten (zie hoofdstuk 3). Om de positieve effecten van het OV op de Brabantse maatschappij te vergroten. Maken SRE en Brabant de volgende keuzes:

- Stapsgewijs toewerken naar zero emissie;
- OV dat bijdraagt aan de Brabantse maatschappij;
- Fysieke en ‘mentale’ toegankelijkheid verder verbeteren;
- Hoog niveau van sociale veiligheid handhaven.

Hieronder volgt een uitwerking van deze keuzes.

Verantwoord OV voor de reiziger van de toekomst

De OV-reiziger van de toekomst is een bewuste reiziger. Het OV sluit goed aan bij de belevingswereld van de toekomstige reiziger. De reiziger waardeert dat het OV duurzaam is en dat de vervoerder samenwerkt met lokale organisaties die hij kent uit z'n eigen wijk of dorp. Maar hij pakt de bus toch vooral vanwege de snelheid en het gemak.

Dat gemak geldt voor alle reizigers: het maakt niet uit of de reiziger nu goed ter been is of niet of dat hij veel bagage bij zich heeft of niet: voor (bijna) elke reiziger is het OV gemakkelijk te gebruiken: door toegankelijk materieel en een groot aantal opgehoogde haltes is de instap makkelijk. Maar ook de reisinformatie is toegankelijk en biedt iedere reiziger eenvoudig alle informatie die hij zoekt; ook reizigers met een functiebeperking.

Een goede samenwerking tussen OV-autoriteit, vervoerder, gemeenten en derden zorgt er bovendien voor dat de reiziger zich op elke halte en in elke bus veilig en prettig voelt – zowel overdag als 's avonds laat.

5.2 Stapsgewijs toewerken naar zero emissie

Hoe is het nu?

Brabant heeft de afgelopen jaren ingezet op zo schoon mogelijke algemeen verkrijgbare motoren bij aanvang van de concessies (emissionorm EEV). Alle bussen in Brabant voldoen inmiddels aan de EEV-norm.

Via experimenten met alternatieve aandrijvingen wordt ervaring opgedaan met alternatieven voor de dieselbus. Voorbeelden hiervan zijn elektrische bussen in 's-Hertogenbosch (lijn 220) en inzet van de hybride Phileas in Eindhoven. De provincie Noord-Brabant participeert in de Stichting Zero Emissie Busvervoer (ZEB) – een branchebreed initiatief dat als doel heeft om in 2025 zero emissie op alle bussen te bereiken. In de regio Eindhoven wordt samen gewerkt in het kader van het project Nonox door SRE, het bedrijfsleven, het Rijk en andere partners aan een proef met een duurzame bus.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Stapsgewijs toewerken naar zero-emissie;

- Aanhaken bij technologische ontwikkelingen;
- Gebruik maken van laatste stand van techniek, mits passend binnen budget;
- Pilots en experimenten met duurzame brandstoffen stimuleren;
- Uitstoot per reiziger verminderen door beter aan te sluiten op de vraag.

Brabant zet in op schoon OV en erkent het maatschappelijk-economisch nut daarvan. Het openbaar vervoer in Brabant blijft ook in de toekomst een duurzamer alternatief voor de auto door toepassing van nieuwe (maar bewezen) technologie en doordat bussen een hoge bezettingsgraad kennen. Binnen de huidige budgetten wordt het openbaar vervoer steeds duurzamer gemaakt, met emissieloos OV als einddoel. Zo wordt **stapsgewijs toegewerkt naar zero-emissie**. Uiterlijk in 2050 is het gehele OV zero-emissie (zoals vastgelegd in Europese ambities en regelgeving), maar indien mogelijk realiseren SRE en provincie dit al eerder. Binnen de Stichting Zero-Emissie Busvervoer (ZEB) wordt ingezet op het bereiken hiervan in 2025.

Naar dit einddoel wordt stapsgewijs toegewerkt door het **aanhaken bij technologische ontwikkelingen** op emissiegebied. De technologische ontwikkelingen op het gebied van emissie gaan snel. Een veelheid aan nieuwe technieken wordt toegepast om de uitstoot van het OV te verminderen: aardgas, groen gas, gas to liquid, elektrisch, waterstof en hybride aandrijving.

De meeste aandrijftechnieken leiden tot meerkosten ten opzichte van reguliere bussen. Deze kosten variëren sterk tussen de verschillende aandrijftechnieken. Er loopt momenteel een landelijk traject om de kosten, effecten en implementatiemogelijkheden van de verschillende technieken in kaart te brengen.

Het is nog niet duidelijk welke aandrijftechniek dé techniek van de toekomst gaat worden. Dit hangt er onder meer mee samen dat het onduidelijk blijft wat de duurzaamste techniek is, als men alle factoren meerekent. Zo hangt het er bij elektrisch maar net vanaf hoe de elektriciteit wordt opgewekt.

Daarom kiest Brabant ervoor om geen brandstofsoort of aandrijftechniek vast te leggen in het beleid, maar te sturen op continue vermindering van de uitstoot in de loop van de concessie. Hierbij wordt de concessie zo ingericht, dat telkens gebruik gemaakt zal worden van de **laatste stand van de techniek** om de gewenste emissiereductie te bereiken. Uiteindelijk verwachten wij hiervan een beter resultaat dan van het bij aanvang van de concessie voorschrijven van de dan beschikbare techniek. Deze is immers sterk in beweging. Als randvoorwaarde geldt dat de toegepaste techniek moet passen **binnen het OV-budget** zonder dat het ten koste gaat van het voorzieningenniveau. Dit betekent dat relatief kostbare technieken alleen gerealiseerd worden indien hier andere budgetten voor worden gevonden. Op dit moment zijn met name volledig elektrische aandrijving en waterstof kostbare technieken.

Aandachtspunt is daarbij om te voorkomen dat materieel versneld moet worden afgeschreven: dat is noch duurzaam, noch kostenefficiënt.

Om innovatie in duurzame technieken te stimuleren zet Brabant daarnaast in op **pilots en experimenten**. Hierbij worden de mogelijkheden onderzocht van allianties en medefinanciering met gemeenten, het Brabants bedrijfsleven, leveranciers en vervoerders, zoals nu al gebeurt met de elektrische bussen op lijn 220 in 's-Hertogenbosch. Het initiatief voor deze pilots ligt bij de ontwikkelteams (zie hoofdstuk 6) die daarvoor businesscases (laten) opstellen. Hierbij zal actief gezocht worden naar mogelijke allianties met Brabantse (automotive) industrie en kennisinstituten, om optimaal gebruik te maken van de aanwezige kennis en expertise op dit vlak.

Tot slot: een **betere afstemming op de vraag** is één van de meest effectieve manieren om de milieuprestatie van het OV per reiziger te verbeteren: een twee maal zo hoge bezetting betekent een (vrijwel) twee maal zo lage uitstoot per reiziger. Zie hoofdstuk 3 voor de maatregelen om het OV beter op de vraag af te stemmen.

5.3 OV dat bijdraagt aan de Brabantse maatschappij

Hoe is het nu?

Openbaar vervoer komt tot stand in een samenspel van overheid en vervoerder. Maar er zijn meer partijen bij betrokken: de provincie Noord-Brabant en het SRE betrekken bijvoorbeeld gemeenten en reizigersorganisaties intensief bij de ontwikkeling van het OV (Reizigersoverleg Brabant resp. Reizigersoverleg SRE). De provincie zet bovendien kwaliteitsverkenner in.

Ook andere organisaties worden betrokken en / of geraadpleegd bij de ontwikkeling van het OV, zoals de NHTV en de TU Eindhoven.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- OV dat bijdraagt aan de Brabantse samenleving;
- Allianties aangaan met derden;
- In concessies eisen opnemen over het vergroten van de social return¹⁴.

SRE en de provincie Noord-Brabant kiezen voor OV dat verder gaat dan vervoer alleen, maar dat op meerdere manieren **bijdraagt aan de Brabantse samenleving**. Het OV is duidelijk zichtbaar aanwezig in Brabant. Zowel de overheid als de vervoerder betreft Brabantse organisaties en burgers bij de ontwikkeling van het OV. Beide partijen zoeken naar win-win-situaties waar de Brabantse maatschappij en burgers beter van worden.

Zowel overheid als vervoerder **zoeken actief naar allianties met derden** (gemeenten, reizigersorganisaties, ondernemers, kennisinstituten, etc) bij de ontwikkeling en het verduurzamen van het OV, en maken concrete afspraken over hun bijdrage. In nieuwe concessies wordt de vervoerder hiertoe geprikkeld. De concessie wordt zo ingericht dat het voor de vervoerder lonend is zijn focus breder te trekken dan alleen het rijden van bussen en actief op zoek te gaan naar samenwerkingsverbanden met Brabantse organisaties. Bij de aanbesteding vragen de provincie en SRE een 'participatieplan' uit en rekenen de vervoerder af op het daadwerkelijk uitvoeren hiervan.

De reizigersoverleggen (Reizigersoverleg Brabant en Reizigersoverleg SRE) worden ook – tot wederzijdse tevredenheid - betrokken bij wijzigingen in het OV. Om nog meer inzicht te krijgen in reizigerswensen en klantbeleving worden daarnaast ook **individuele reizigers betrokken** bij het verbeteren van het OV, bijvoorbeeld door middel van (al dan niet online) klantenpanels en social media.

Tot slot zullen SRE en de provincie in de toekomstige OV-concessies eisen opnemen om de **social return** via het OV te vergroten door bijvoorbeeld de inzet van mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt. Hierbij wordt nadrukkelijk de samenwerking met gemeenten gezocht.

¹⁴Social return (letterlijk: iets terug geven aan de maatschappij), is onderdeel van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Social return heeft als doel om de uitstroom naar werk te bevorderen voor mensen die zonder reïntegratieondersteuning niet aan het werk komen. In bijvoorbeeld aanbestedingen van de Rijksoverheid wordt een zekere mate van social return standaard als contractvoorwaarde opgenomen.

5.4 Fysieke en ‘mentale’ toegankelijkheid verder verbeteren

Hoe is het nu?

Alle bussen in Brabant zijn toegankelijk, o.a. door een lage instap en gereserveerde zitplaatsen voor mindervaliden. Dit komt ook naar voren in de score in de klantenbarometer: in de verschillende concessies worden voor het aspect ‘In- en uitstappen’ rapportcijfers rond de 8,4 gescoord¹⁵.

Brabant werkt aan de ambitie om, uiterlijk in 2015, 46% van alle haltes (dit zijn de belangrijkste haltes) te hebben aangepast. Hiermee wordt conform de afspraken in het Mobiliteitsberaad minimaal 68% van de doelgroep bereikt.

toegankelijke haltes	aantal haltes	toegankelijk in 2015	waarvan al gereed
Provincie Noord-Brabant	3.639	1.456	857
SRE	1.344	858	737
Totaal	4.983	2.314	1.594
Percentage		46%	69%

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Altijd toegankelijk materieel op alle lijnen;
- Inzetten op maatwerk bij het toegankelijk maken van haltes;
- Vergroten van de ‘mentale toegankelijkheid’ van het OV.

Het Brabantse openbaar vervoer is voor zo veel mogelijk reizigers toegankelijk. De inzet van **toegankelijk materieel op alle lijnen** is een vanzelfsprekendheid. Alle bussen zullen ook in de toekomst volledig (rolstoel-)toegankelijk zijn.

Na realisatie van de afgesproken aantallen toegankelijke haltes in 2015 niet meer structureel verder gaan met het toegankelijk maken van de haltes, maar **inzetten op maatwerk**. Het grootste deel van de reizen kan dan immers al gemaakt worden van/naar toegankelijke haltes. Vanaf dat moment gaat het vooral om het toegankelijk aanleggen van nieuwe haltes en het toegankelijk houden van de beschikbare haltes door de wegbeheerder.

Nu de fysieke toegankelijkheid voor een groot deel op orde is, zorgt in de toekomst o.a. heldere reisinformatie over de toegankelijkheid van haltes en voertuigen ervoor dat ook de **‘mentale toegankelijkheid’** van het OV verbeterd wordt. Hierdoor worden barrières die reizigers (met of zonder beperking) ervaren zo veel mogelijk weggenomen. Hiervoor wordt in samenwerking met gemeenten specifieke informatie versterkt over toegankelijkheid. Kennis over welke haltes toegankelijk zijn wordt beschikbaar gemaakt voor routeplanners.

¹⁵ Klantenbarometer KpVV 2010

5.5 Hoog niveau van sociale veiligheid handhaven

Hoe is het nu?

Het oordeel over de sociale veiligheid ligt in alle concessiegebieden van Brabant boven het landelijk gemiddelde: het rapportcijfers ligt in de verschillende concessies tussen 7,6 en 7,8 tegen 7,5 landelijk¹⁶.

Deze hoge score is mede het gevolg van de aandacht van overheid en vervoerder voor sociale veiligheid. Alle bussen zijn voorzien van camera's; waar nodig wordt extra toezicht ingezet.

De uitwerking van sociale veiligheid is vastgelegd in een sociaal veiligheidsplan. In het SRE is dit plan aangeboden als onderdeel van de offerte en daarom zit dit in het huidige contract. Binnen de provincie Noord-Brabant dienen de vervoerders (Arriva en Veolia) jaarlijks een sociaal veiligheidsplan in, waarop de provincie subsidie verstrekt.

De onderwerpen van de plannen zijn in beide gebieden hetzelfde en zijn o.a. het bestrijden van zwartrijden, toezicht op busstations en voorlichting op scholen.

De provincie Noord-Brabant en SRE zijn twee van de deelnemers in de landelijke pilot Versterking Toezicht Streekvervoer, een initiatief van de Landelijke Taskforce Veiligheid Openbaar Vervoer. Deze pilot zet in op een efficiëntere inzet van toezichthoudend personeel en uitbreiding van het menselijk toezicht in het OV.

Speerpunten voor het Brabants OV 2012 – 2025

- Hoog rapportcijfer voor sociale veiligheid handhaven;
- Hoog basisniveau van sociale veiligheid eisen in concessies;
- Huidig beleid voortzetten: samenwerking tussen opdrachtgever, vervoerder, politie en gemeenten.

Ook in de toekomst blijft de reiziger zich veilig voelen in het Brabantse OV. **Het rapportcijfer blijft boven het landelijk gemiddelde.** Dit gebeurt door in de toekomstige concessies er voor zorg te dragen dat de vervoerder maatregelen neemt ten behoeve van het realiseren van een hoog basisniveau van sociale veiligheid voor de reiziger. Uiteraard heeft de vervoerder ook een verantwoordelijkheid voor een veilige werkomgeving voor zijn personeel. Dit is onderdeel van zijn verantwoordelijkheid als werkgever.

In ieder geval zal bij de nieuwe concessies weer een **hoog basisniveau van sociale veiligheid** geëist worden, waarbij camera's in alle bussen onderdeel zijn van het eisenpakket.

Boven dit basisniveau wordt het **huidige beleid voortgezet** om op basis van een sociaal veiligheidsplan en maatwerk duidelijke afspraken met de vervoerder, politie en gemeenten te maken over toezicht, voorlichting, et cetera. Het verdient hierbij aanbeveling de (financiële) inspanning voor sociale veiligheid van de vervoerder apart af te bakenen, zodat transparant wordt gemaakt dat deze blijvend voor sociale veiligheid benut wordt.

¹⁶ Klantenbarometer KPVV 2010

6 OV: slim georganiseerd

6.1 Inleiding: de noodzaak voor een coherent sturingsmodel

De provincie Noord-Brabant en SRE zetten zich in voor vraaggericht, verbindend en verantwoord OV. Een belangrijke randvoorwaarde om dit blijvend te bereiken is dat het ‘achter de schermen’ goed is geregeld. Het OV moet zo georganiseerd worden dat OV-autoriteit, vervoerder, gemeenten en derden in goede samenwerking het OV blijven doorontwikkelen, om ook in de toekomst op de vraag van de reiziger en de Brabantse maatschappij in te blijven spelen.

Dat vraagt om een **coherent sturingsmodel**: een set samenhangende keuzes met betrekking tot rolverdeling en samenwerking, opbrengstverantwoordelijkheid en prikkels en aanbesteding en concessie.

De provincie Noord-Brabant en SRE maken de volgende keuzes:

- T.a.v. rolverdeling en samenwerking:
 - OV-autoriteit, vervoerder en derden ontwikkelen samen;
 - Oprichting van ontwikkelteams op strategisch, tactisch en operationeel niveau
- T.a.v. verdeling van opbrengstverantwoordelijkheid en risico's:
 - Opbrengstverantwoordelijkheid (primair) bij vervoerder;
 - Goed geijkte verdeling van prikkels en risico's.
- Aanbesteding en concessie:
 - Meerdere regionale concessies;
 - Een flexibele en ‘ademende concessie’;
 - Voortzetten professionalisering van beheer en monitoring.

Hieronder worden deze keuzes toegelicht.

6.2 Rolverdeling en samenwerking

OV-autoriteit, vervoerder en derden ontwikkelen samen

De provincie Noord-Brabant en SRE hebben in het verleden andere keuzes gemaakt met betrekking tot de organisatie van het openbaar vervoer en de aansturing van de vervoerder. De provincie Noord-Brabant heeft de ‘ontwikkelfunctie’ naar zich toe getrokken, wat betekent dat de provincie verantwoordelijk is voor o.a. het initiëren van verbeteringen in het lijnennet, het ontwikkelen van promotieacties, et cetera. In SRE is er voor gekozen om de ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder te leggen.

In de praktijk zijn de verschillen anno 2012 tussen de provincie Noord-Brabant en SRE kleiner dan ze op het eerste gezicht lijken: in beide gebieden vindt de ontwikkeling plaats in goede samenwerking tussen OV-autoriteit, vervoerder, gemeenten en andere partijen (bijv. reizigersorganisaties).

Inzetten op samenwerking en alliantievorming

Er is in Nederland veel discussie geweest of de ontwikkelfunctie bij de overheid (OV-autoriteit) of bij de vervoerder zou moeten liggen. Steeds meer dringt het besef door dat dit geen zwart-witte kwestie is. Zowel overheid als vervoerder heeft specifieke bruikbare kennis en capaciteiten voor de ontwikkeling van het OV ten behoeve van de (potentiële) reiziger:

- De **vervoerder** heeft de beste kennis van de markt en van de exploitatie, zit het dichtst op de klant. Hij is dus het beste geëquipeerd om het product af te stemmen op de wensen van de klant, mits hij prikkels heeft om de klant aan te trekken en tevreden te houden. Dit geldt vooral aan de ‘bovenkant

van de markt', waar de kostendeckingsgraad hoog is en/of potentie is voor significante reizigersgroei.

- De **overheid** staat borg voor de publieke belangen, het toezien op zinnige besteding van publieke middelen en voor het continueren van het OV-beleid op de langere termijn (een vervoerder zal immers zelden verder kijken dan zijn concessietermijn). De rol van de overheid is met name belangrijk op die onderwerpen die commercieel minder interessant zijn, maar wel maatschappelijk van belang zijn (verbindingen met relatief weinig reizigers, duurzaamheid van voertuigen, etc). Bovendien investeert de overheid (provincie / SRE samen met de wegbeheerders) steeds meer in infrastructuur: haltes, DRIS, vrije businfra langs HOV-assen. Hierdoor neemt de betrokkenheid van de overheid toe: niet alleen bij het realiseren van die infrastructuur, maar vervolgens ook om te borgen dat de vervoerder ook daadwerkelijk en op de juiste manier gebruik zal maken van die infrastructuur.

Daarom is de ontwikkelfunctie **geen kwestie van of-of, maar van en-en**. De provincie Noord-Brabant en SRE kiezen bewust niet voor een model waarbij de overheid of de vervoerder 100 % verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van OV, maar voor een 'hybride' model waarbij allebei de partijen een deel van de verantwoordelijkheid dragen voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Door slim gebruik te maken van elkaars kennis en te focussen op de gezamenlijke belangen wordt het OV verder verbeterd. Dat vergt samenwerking en alliantievorming tussen beide partijen – en met andere partijen in de Brabantse maatschappij.

Dit zal vorm krijgen in gezamenlijke ontwikkelteams, waarin overheid en vervoerder samen bouwen aan de ontwikkeling van het OV. In verschillende Nederlandse concessiegebieden zijn hier goede ervaringen mee opgedaan, zoals in de concessies Midden-Overijssel (provincie Overijssel) en Achterhoek Rivierenland (provincie Gelderland). Ook het OV-bureau Groningen-Drenthe, waar de opbrengstverantwoordelijkheid bij de overheid ligt, kent een nauwe samenwerking tussen overheid en vervoerder. In de uitwerking van deze OV-visie zal te zijner tijd onderzocht worden of de constructie van een OV-bureau voor Brabant meerwaarde heeft.

De overheid stelt in de vorm van strategische keuzes de kaders voor de gewenste ontwikkelrichting. Deze wordt op tactisch niveau in gezamenlijkheid uitgewerkt en op operationeel niveau uitgevoerd door of onder verantwoordelijkheid van de concessiehouder.

Oprichting van ontwikkelteams op strategisch, tactisch en operationeel niveau

De samenwerking tussen overheid en vervoerder wordt in de nieuwe concessies verder verbeterd met respect voor elkaars belangen. Bovendien wordt de samenwerking aan spelregels gebonden en georganiseerd in ontwikkelteams. De gemeenten krijgen daarmee een directe mogelijkheid om de ontwikkeling van het OV te beïnvloeden en aan verbeteringen mee te werken. In een Brabantbreed strategisch ontwikkelteam worden de doelen en strategie voor de langere termijn uitgezet. Daarnaast komen er regionaal tactische en operationele ontwikkelteams. De tactische ontwikkelteams houden zich bezig met de jaarlijkse doorontwikkeling van het OV in de concessie (dienstregeling, initiatieven voor verbeteringen van het systeem, alliantievorming, etcetera); de operationele ontwikkelteams houden zich bezig met dagelijkse exploitatiezaken (stremmingen, evenementen, incidenten, etcetera).

Hieronder lichten we de werking van de ontwikkelteams nader toe:

- **Strategisch ontwikkelteam (Brabantbreed)**
In het strategisch ontwikkelteam werkt de OV-autoriteit samen met gemeenten en vervoerders aan

de doelen en kaders voor de langere termijn. Belangrijke onderwerpen zijn o.a. het bijsturen van de uitwerking van de OV-visie, de ontwikkeling van HOV-infrastructuur, innovatie (bijvoorbeeld in materieel) en de tariefontwikkeling. Ook geeft het strategisch ontwikkelteam richting aan de kaders en de ontwikkelopdrachten voor de tactische ontwikkeling: moet bijvoorbeeld de focus liggen op ontwikkeling van snelle buslijnen of juist op marketing?

In dit team hebben provincie en SRE de regierol. Vervoerders, het Reizigersoverleg en de grote Brabantse steden zullen vast lid zijn van het strategisch ontwikkelteam. Ook de belangen van kleinere gemeenten worden geborgd in het strategisch ontwikkelteam. Gemeenten worden uitgenodigd indien er onderwerpen op de agenda staan die voor hen relevant zijn.

- **Tactisch ontwikkelteam (per regio/concessiegebied)**

Het vertalen van doelen in concrete OV-producten. Op basis van de kaders die het strategische ontwikkelteam stelt gaan een aantal regionale tactische ontwikkelteams aan de slag om concrete verbeteringen van het OV te ontwikkelen. Te denken valt aan het uitvoeren van netmanagement (het middels *businesscases* verbeteren van het lijnennet en dienstregeling, zie ook 3.2), ontwikkelingen aan de onderkant van de markt, het initiëren van tarief- en marketingacties en projecten om reisinformatie te verbeteren. Vervoerder en overheden werken in het tactisch ontwikkelteam samen waarbij de vervoerder de regierol heeft. Ook het Reizigersoverleg wordt regelmatig betrokken bij dit ontwikkelteam. Het ontwikkelteam zal beschikking krijgen over een jaarlijks ontwikkelbudget voor kleine verbeteringen. De werking van de ontwikkelteams wordt in de aanbesteding nader geconcretiseerd (zie het tekstkader voor een voorbeelduitwerking hiervan).

- **Operationeel ontwikkelteam (per regio).**

Het van dag tot dag bijsturen van de concessie. In een aantal regionale operationele ontwikkelteams werken OV-autoriteit, vervoerders en gemeenten samen aan het bijsturen en verbeteren van de dagelijkse exploitatie: stremmingen, werkzaamheden, evenementen, etcetera. De vervoerder is primair verantwoordelijk. Gemeenten worden intensief betrokken in hun rol als wegbeheerder. De provincie houdt de prestaties van de vervoerders in de gaten en stuurt zonodig bij (zie ook verderop onder concessiebeheer en monitoring).

Voorbeeld werking ontwikkelteams op hoofdlijnen

De tactische ontwikkelteams zullen een centrale rol vervullen in de (door)ontwikkeling van het openbaar vervoer: daar waar het strategische ontwikkelteam kaders stelt en de operationele ontwikkelteams ‘van dag tot dag’ bijsturen, zullen de tactische ontwikkelteams verantwoordelijk worden voor de doorontwikkeling van het OV-product tijdens de looptijd van de concessie.

Hieronder beschrijven we de werking van de tactische ontwikkelteams op hoofdlijnen. De precieze rolverdeling en werkwijze van de tactische ontwikkelteams zullen in de aanbestedingsdocumenten nader worden gespecificeerd.

Ontwikkelopdracht

De tactische ontwikkelteams krijgen jaarlijks een ‘ontwikkelopdracht’ vanuit het strategisch ontwikkelteam, waarin staat beschreven waar zij de focus op moeten leggen en welke middelen daarvoor beschikbaar zijn. Binnen deze opdracht ontwikkelt het ontwikkelteam initiatieven om het openbaar vervoer te verbeteren voor de reiziger en om de betrokken partijen in staat te stellen hun doelen te bereiken.

Betrokken partijen en rolverdeling

In de ontwikkelteams zullen de concessieverlener, vervoerder en gemeenten samenwerken aan de doorontwikkeling van het OV. De concessieverlener, de grote steden en de vervoerder zijn vaste leden van het ontwikkelteam; overige gemeenten worden uitgenodigd wanneer er thema's spelen die voor hun gemeente van belang zijn. Het ontwikkelteam kan ook andere partijen (bijvoorbeeld het bedrijfsleven of kennisinstituten) uitnodigen als dit in het kader van alliantievorming relevant is.

Werkwijze

Elk verbetervoorstel doorloopt de volgende stappen in het tactisch ontwikkelteam.

1. Initiatief

De vervoerder is primair verantwoordelijk voor de (tactische) ontwikkeling van het OV en initiatieven zullen dus vooral van de vervoerder komen. Deze zal in het kader van netmanagement op regelmatige basis een aantal lijnen en lijnbundels onder de loep nemen en bekijken welke verbeteringen mogelijk zijn. Echter, ook de andere betrokken partijen staat het vrij om verbetervoorstellen in te brengen in het ontwikkelteam. Een verbetervoorstel omvat een omschrijving van het plan en een eerste onderbouwing waarom verwacht wordt dat het een verbetering oplevert.

2. Besluit tot uitwerking businesscase

Het ontwikkelteam toetst op hoofdlijnen of het initiatief inderdaad als verbetering wordt gezien en of het past binnen de gestelde (beleidsmatige en financiële) kaders en binnen de concessieafspraken. Als het daaraan voldoet wordt het idee uitgewerkt tot een businesscase.

3. Uitwerken businesscase

De businesscase wordt uitgewerkt door één of meer partijen in het ontwikkelteam. Voor elke businesscase zal een trekker worden aangewezen. Dit is in principe de vervoerder, maar daar kan van worden afgeweken – bijvoorbeeld als het gaat om een voorstel voor 'de onderkant van de markt' dat bundeling betreft met doelgroepenvervoer waar de gemeenten voor verantwoordelijk zijn.

Een businesscase bestaat uit:

- Een beschrijving van de consequenties voor de reiziger(s): voor- en nadelen, inschatten effecten op reizigersaantallen, beschrijving van effecten op 'maatwerkvervoer', en eventuele ontwikkeling van dit maatwerkvervoer;
- Een beschrijving van de overige consequenties, waaronder in ieder geval de benodigde infrastructurele maatregelen.
- Een opgave van de (meer-/minder)kosten en de te verwachten opbrengsten van de maatregel. Dit betreft niet alleen de exploitatieve kosten en baten (zowel OV als maatwerk), maar ook de infrastructurele kosten en baten. Voor dit laatste zal de trekker te rade gaan bij de betreffende wegbeheerder(s).
- Een voorstel voor de dekking van de (meer)kosten en de verdeling van de opbrengsten (danwel minderkosten).

4. Bespreken in ontwikkelteam

De businesscase wordt besproken in het ontwikkelteam en waar nodig daarna aangepast door de trekker.

Indien het ontwikkelteam zich in het voorstel kan vinden wordt het voorgelegd ter besluitvorming.

5. Besluitvorming

In het ontwikkelteam wordt gestreefd naar consensus, zodat besluitvorming daarna eenvoudig kan plaatsvinden. De besluitvorming kan als volgt worden ingericht:

- De vervoerder kan beslissen over wijzigingen die vallen binnen de concessieafspraken (concessie, bestek, PvE) waarvoor geen extra middelen nodig zijn;
- Over wijzigingen die binnen het ontwikkelbudget passen kan het ontwikkelteam zelfstandig besluiten;
- Voor wijzigingen die buiten de concessieafspraken vallen en / of waarvoor extra middelen nodig zijn zal toestemming en / of een besluit van de overheid nodig zijn;
- De gemeenten (plus provincie en Rijk) zijn in hun rol als wegbeheerder verantwoordelijk voor besluitvorming aangaande infrastructurele maatregelen.

6. Implementatie

Na besluitvorming kan het idee daadwerkelijk geïmplementeerd worden. Waar nodig wordt de implementatie besproken in het tactisch ontwikkelteam.

6.3 Opbrengstverantwoordelijkheid en risico's

Opbrengstverantwoordelijkheid (primair) bij vervoerder

Ook al wordt gekozen voor alliantievorming en de oprichting van een gezamenlijk ontwikkelteam (zie vorige paragraaf), toch is het goed om één partij primair (eind)verantwoordelijk te maken voor de (tactische) ontwikkeling van het openbaar vervoer voor het komende jaar / de komende jaren: de ontwikkeling van het jaarlijkse vervoerplan, van marketingacties, tarieven, et cetera. Deze verantwoordelijkheid hangt nauw samen met de opbrengstverantwoordelijkheid: het is immers logisch dat de partij die eindverantwoordelijk is voor keuzes die effect hebben op de reizigersinkomsten ook de lasten en de lasten draagt hiervan.

De provincie Noord-Brabant en SRE kiezen ervoor om de verantwoordelijkheid voor deze tactische ontwikkeling primair bij de vervoerder neer te leggen. Dit betekent dat de vervoerder de ontwikkeling van het OV 'trekt' en hier de overheid en derden hier actief bij betreft in het ontwikkelteam. In principe zal de opbrengstverantwoordelijkheid in het verlengde hiervan bij de vervoerder worden neergelegd.

Redenen om voor dit model te kiezen:

- De vervoerder heeft de gecombineerde kennis over de vervoermarkt, zowel over de reiziger als over zijn exploitatie. De OV-chipkaart maakt dat de kennis van de vervoerder over de reiziger sterk is toegenomen.
- De vervoerder is commercieel gedreven: deze wil winst en continuïteit. Als deze drijfveren goed benut worden zijn dit zeer sterke prikkels om hem in de 'actieve stand' te krijgen en zich maximaal in te zetten voor een vraaggericht en innovatief OV.
- De ontwikkelfunctie bij de overheid legt veel van de overheid qua kennis en capaciteit. Dit past niet goed bij een overheid die – conform de Agenda van Brabant – vooral als opdrachtgever / regisseur optreedt.

- De keuze voor dit model is mede gebaseerd op de ervaringen met de huidige concessies in de provincie Brabant en SRE.
- De ontwikkelfunctie primair bij de vervoerder leggen is in lijn met de opzet van de Nederlandse wetgeving (Wet Personenvervoer 2000) en is het meest gangbare model in Nederland.

Goed geijkte verdeling van prikkels en risico's

Het uitgangspunt is dus dat de vervoerder primair de opbrengstverantwoordelijkheid draagt. Echter, net zoals de rolverdeling tussen overheid en vervoerder in het nieuwe samenwerkingsmodel niet zwart-wit is, zo vraagt ook de financiële aansturing van de vervoerder om meer nuance. Enerzijds moet de vervoerder in voldoende mate geprikkeld worden om zijn best te doen; anderzijds dient de vervoerder niet met onevenredige risico's opgezaaid te worden. Dat vraagt om gebalanceerde en goed geijkte prikkels en risicoverdeling.

Door de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder te leggen krijgt deze al een sterke prikkel zich op de reiziger te richten. In hoofdstuk 3 zijn we ingegaan op de ambitie de hogere kostendeckingsgraad te verhogen. Een positief neveneffect hiervan is dat de vervoerder steeds minder afhankelijk wordt van de exploitatiebijdrage en zijn inkomsten steeds meer rechtstreeks van de reiziger ontvangt. Hierdoor wordt de prikkel om zich op de reiziger te richten steeds sterker.

De opbrengstverantwoordelijkheid blijkt echter in de praktijk niet altijd voldoende prikkel. Immers, grofweg de helft van de inkomsten zijn nog steeds van de overheid afkomstig. Daarom is het zinvol om ook de exploitatiebijdrage deels af te laten hangen van de prestaties van de vervoerder, door middel van bijvoorbeeld een bonus-/malusregeling.

Tegelijk is het wel van belang dat risico's reëel verdeeld worden, om te voorkomen dat de vervoerder een te grote risico-opslag in zijn offerte voor de aanbesteding opneemt of zelfs helemaal niet inschrijft. In de aanloop van de aanbesteding zal daarom nuchter gekeken worden naar alle risico's aan beide zijden van de tafel – om deze vervolgens te alloceren bij de partij die het meest aan de knoppen zit.

Door o.a. de beperking van de BDU, de aanpak met netmanagement en maatwerkoplossingen op dunne verbindingen en de ambitie om samen met de vervoerder het vervoer te ontwikkelen kan het vervoeraanbod tijdens de looptijd van de concessie wezenlijk veranderen. Het is daarom goed om voor wijzigingen die onevenredig veel effect hebben op de kosten en/of opbrengsten de risico's voor de vervoerder binnen de perken te houden. Het is goed om voor beide gevallen heldere grenzen te stellen in de concessie en procedures te beschrijven. De eerder genoemde businesscase-benadering (zie 3.2) kan een middel zijn om bij exceptionele wijzigingen afzonderlijke prijsafspraken te maken met de vervoerder. Om staatssteun te voorkomen moet de procedure hiervoor bij de aanbesteding helder worden vastgelegd.

Een laatste nuance is om eisen te stellen aan het herinvesteren van een deel van toegenomen opbrengsten in het OV. Immers: het is niet gewenst dat een concessiehouder door stijgende reizigersopbrengsten een veel hoger dan marktconform rendement verdient en dit alleen gebruikt ten behoeve van zijn aandeelhouders. Tegelijk dient er wel voldoende prikkelende werking over te blijven.

Het precieze financiële model in de nieuwe concessies is, kortom, complexer dan alleen een kwestie van de opbrengstverantwoordelijkheid bij de overheid of vervoerder. In de voorbereiding van de aanbesteding zal dit nader uitgewerkt worden.

6.4 Aanbesteding en concessie

De doelen en speerpunten uit deze OV-visie worden in Programma van Eisen en bestek nader uitgewerkt tot een concreet en helder kader voor de OV-concessies die daaruit voortvloeien. Hieronder gaan we in op drie belangrijke grondslagen voor de nieuwe concessies.

Meerdere grote regionale concessies

Een eerste keuze bij het voorbereiden van de aanbesteding is de omvang en looptijd van de concessies. Gezien de wens om de vervoerder een grote rol te geven bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer is het van belang om te kiezen voor relatief grote en langlopende concessies (ca. 8 jaar). Dit zorgt ervoor dat overheid en de vervoerder in een concessie gemakkelijk samen de regie houden op het OV en zo borgen dat het een integraal OV-netwerk blijft. Door het beperkte aantal concessies is ook afstemming tussen concessies eenvoudig. Zo zal de regie gevoerd worden op één integraal Brabantbreed OV-netwerk. Dit voorkomt versnippering doordat te veel afgestemd moet worden tussen concessies.

Om voldoende marktspanning te houden en de risico's van de aanbesteding niet onverantwoord groot te maken kan een concessie ook niet te groot zijn. Daarom wordt niet gekozen voor één Brabantbrede concessie.

De concessies bevatten zowel het stedelijk als het regionaal busvervoer, alsmede de buurtbus. De regiotaxi (of haar opvolgers) vallen niet onder de concessie.

Een flexibele en 'ademende' concessie

Een aandachtspunt bij het gekozen aansturingsmodel is dat de concessie niet 'dichtgetimmerd' wordt: er moet ruimte blijven voor zowel overheid als vervoerder om in te spelen op een veranderende werkelijkheid en voortschrijdend inzicht. Er wordt daarom gekozen voor 'ademende concessies' met heldere, maar ruime kaders.

Binnen deze kaders is de vervoerder primair verantwoordelijk voor de (tactische) ontwikkeling van het OV. Deze moet daarvoor wel over voldoende handelingsvrijheid beschikken. De eisen worden daarom waar mogelijk functioneel gesteld. Bovendien moeten de eisen niet dusdanig hoog gesteld worden dat de vervoerder de facto geen mogelijkheden meer heeft om iets aan aanbod te veranderen. Met name op het gebied van lijnennet en tarieven moet de vervoerder handelingsvrijheid hebben om aanpassingen te doen; anders zal deze niet proactief kunnen werken aan meer vraaggericht OV.

Ook aan de zijde van de overheid moet de concessie flexibel zijn en ruimte bieden om in te spelen op bijvoorbeeld een veranderende maatschappelijke context of wijzigingen in de financiering van het OV. Bovendien moet er ruimte gecreëerd worden aan de 'onderkant' van de in paragraaf 3.2 geschetste hiërarchie, om lijnen met weinig structurele vraag te vervangen door passende maatwerkoplossingen. Tegelijk moeten de eisen de maatschappelijke belangen van het OV wel voldoende borgen: zo moeten er heldere kaders zijn voor bijvoorbeeld het voorzieningenniveau en tariefstijgingen die gedurende de gehele concessie gelden.

Bij het opstellen van het Programma van Eisen wordt deze verdeling van ontwikkelruimte tussen overheid en vervoerder nader uitgewerkt.

Voortzetten professionalisering van beheer en monitoring

Na aanbesteding van de concessie gaan overheid en vervoerder in het ontwikkelteam samenwerken aan het verbeteren van het OV. Tegelijk heeft de overheid een rol als concessiebeheerder: zij houdt bij of de

vervoerder zich aan de gemaakte afspraken houdt en tot welke resultaten dit leidt. Daar waar de vervoerder zich niet aan afspraken houdt zal de overheid de vervoerder hierop aanspreken; de vervoerder krijgt een kans tot verbetering. Is het probleem dan niet opgelost zal een boete opgelegd worden.

Onder concessiebeheer valt bovendien ook het reguliere regelmatige overleg tussen OV-autoriteit, vervoerder en wegbeheerder over bijvoorbeeld stremmingen, evenementen, et cetera.

Door de komst van de OV-chipkaart en voertuigvolgsystemen is er steeds meer data beschikbaar over de performance van de vervoerder. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot professionalisering van het concessiebeheer. Deze ontwikkeling wordt ook in volgende concessies doorgezet.

Omdat de provincie en SRE ervoor kiezen om de ontwikkeling van het OV bij de vervoerder te leggen wordt ervoor gekozen om niet elk detail te monitoren, maar te sturen op de hoofdlijnen: de belangrijkste kwaliteitsindicatoren (zoals punctualiteit en rituitval) en de belangrijkste outcome-indicatoren zoals reizigersaantallen en –opbrengsten. Deze indicatoren zullen voor de aanbesteding nader worden uitgewerkt. Op (een deel van) deze indicatoren zullen in de nieuwe concessies ook financiële prikkels worden opgenomen in de vorm van bonus/malusregelingen.

Tot slot: van visie via aanbesteding naar uitvoering

Met voorliggende OV-visie is een nieuw inhoudelijk en organisatorisch kader geschapen voor de ontwikkeling van het Brabants openbaar vervoer in de periode 2012 – 2025. Met ‘Vraaggericht, Verbindend en Verantwoord OV’ sorteert Brabant voor op vervoer dat inspeelt op de vraag van de reiziger en een blijvende bijdrage blijft leveren aan een sterk stedelijk netwerk, vitaal platteland en een duurzaam Brabant.

De provincie Noord-Brabant en het SRE werken samen met vervoerders, gemeenten en andere partners aan het realiseren van de in deze OV-visie beschreven doelen en ambities. In hoofdstuk 6 is beschreven op welke wijze deze samenwerking vorm zal krijgen en hoe de vervoerder geprikkeld wordt om in de ‘actieve stand’ te komen.

Een belangrijke stap bij het realiseren van de visie zijn de komende aanbestedingen van de OV-concessies. De provincie Noord-Brabant is inmiddels begonnen met de voorbereiding van de provinciale concessies; de aanbesteding van de concessie van SRE volgt op een later moment. De OV-visie wordt daarbij als eerste geconcretiseerd in een Nota van Uitgangspunten.

Daarna worden de inhoudelijke ambities geconcretiseerd tot een Programma van Eisen en Wensen (PvE). Dit bestaat uit een duidelijk inhoudelijk kader met randvoorwaardelijke eisen die de vervoerder verplicht moet invullen, met daar bovenop een reeks wensen die de inschrijvende vervoerders worden gevraagd zo veel mogelijk in te vullen. Daarna wordt het PvE nader uitgewerkt tot een Bestek, waarin de aanbestedingstechnische, financiële en organisatorische voorwaarden van de concessie beschreven zijn.

Door het PvE zal een deel van de ambities uit deze OV-visie bij de start van de concessie gerealiseerd worden. Maar bovendien is daarmee een kader geschapen waarmee provincie, SRE en vervoerder met gemeenten en andere partners samen verder werken aan de uitvoering van voorliggende OV-visie.