

Griffie

Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid

Datum commissievergadering : 8 oktober 2010

DIS-stuknummer : 1725000
Behandelend ambtenaar : R.H.M. Heijltjes
Directie/bureau : Economie & Mobiliteit/ Bureau Openbaar Vervoer
Nummer commissiestuk : EMG-1098
Datum : 14 september 2010
Bijlagen : 1

Onderwerp:

Notitie over de contouren van de kaderstellende beleidsnota OV

Voorstel van GS aan PS:

X	Ter bespreking in het kader van uw	vertegenwoordigende rol
		X kaderstellende rol
		controleerende rol

Europa paragraaf

Nee

Opmerkingen van het Presidium/Griffie:

Uw commissie wordt verzocht een richting te geven aan de verdere uitwerking van het concept van de kaderstellende beleidsnota OV door een voorkeur uit te spreken voor één van de gepresenteerde beleidsscenario's.

Griffier van Provinciale Staten,
namens deze,

mr. J.W.L.M. Zwepink

Bijlage:

1. Notitie over de contouren van de kaderstellende beleidsnota OV

Notitie ten behoeve van: Commissie Economie, Mobiliteit en Grote Stedenbeleid

Inleiding

In het proces om te komen tot een actualisatie van de visie “OV in Brabant: Snel- Schoon- Sociaal” (2006) is met uw commissie afgesproken dat er eerst een notitie zal worden voorgelegd waarin de contouren van de actualisatie worden geschetst. Deze notitie treft u bijgaand aan. De notitie geeft de contouren van de mogelijke richtingen die het openbaar vervoer in Brabant in kan slaan. Deze contouren zijn gebaseerd op een lichte evaluatie van het huidige beleid, de trends en ontwikkelingen (beschreven in het Basisdocument, EMG-1041) en de resultaten van verschillende goedbezochte ambtelijke werkateliers en een bestuurlijk atelier. In de notitie wordt een afweging gemaakt tussen een viertal nog verder uit te werken beleidsscenario's. Op basis van deze afweging geven we een advies voor een beleidsscenario dat de voorkeur verdient. Dit beleidsscenario zal dan leidend worden (bij de aanbestedingsprocedure) voor de volgende concessieperiode.

De scenario's

Tijdens de werkateliers zijn eerst de sturingsvariabelen bepaald, d.w.z. dat nagegaan is wat de “knoppen” zijn waar bestuurlijk aan “gedraaid” kan worden. De belangrijkste sturingsvariabelen zijn: Vervoersaanbod, Knooppuntontwikkeling en ketenmobiliteit, Financiering en tarief, Organisatie en rolverdeling en Milieu en duurzaamheid. Vervolgens is per sturingsvariabele beschreven wat de nieuwe inzichten zijn en welke actualisatiepunten daaruit volgen. Voor het ontwikkelen van beleidsscenario's waren de sturingsvariabelen Vervoersaanbod (wat rijdt waar en wanneer?) en Knooppuntontwikkeling en ketenmobiliteit leidend. Deze scenario's variëren in de mate van vraaggerichtheid van het OV-systeem. Het betreft:

1. een overwegend aanbodgericht scenario;
2. een overwegend vraaggericht scenario;
3. a. een scenario dat uitgaat van een (overwegend) vraaggericht systeem in de stad en een (overwegend) aanbodgericht systeem in het landelijk gebied;
3. b. een scenario dat uitgaat van een (overwegend) aanbodgericht systeem in de stad en een (overwegend) vraaggericht systeem in het landelijk gebied.

Relatie met de Agenda van Brabant

In de agenda van Brabant is (hoogwaardig) openbaar vervoer opgenomen als onderdeel van een efficiënt en robuust verkeers- en vervoerssysteem voor de toekomst. Vooral op congestiegevoelige tijdstippen en locaties kan OV een belangrijke bijdrage aan de economische bereikbaarheid leveren. In de actualisatie van het OV-beleid wordt in dat verband hernieuwde aandacht gevraagd voor de integratie van stedelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van knooppunten en HOV. Met name op dat gebied liggen nog kansen voor de verdere ontwikkeling van het OV-systeem en een toename van de rol van het OV in de economische bereikbaarheid van Brabant. Daarnaast heeft OV een functie in het bieden van zogenoemde sociale bereikbaarheid. Voor beide vormen van bereikbaarheid geldt dat de provincie streeft naar kosteneffectiviteit en robuustheid. Relevant voor de aansturing van het OV is ook hetgeen de Agenda van Brabant vermeldt over de rol van de provincie: de provincie legt in haar rol als opdrachtgever voor uitvoering de uitvoerende taken zoveel mogelijk bij andere instanties neer. Dit betekent dat strategische uitvoeringstaken, zoals visie- en planontwikkeling door de provincie worden uitgevoerd maar dat operationele taken zoveel mogelijk bij andere organisaties liggen. Hoe vraaggericht het OV-systeem wordt ingericht, des te groter is de mogelijkheid om uitvoerende taken bij andere organisaties neer te leggen. Daarbij blijft het van belang om als lerende organisatie de verworven inzichten over samenwerking met de vervoerder in de toekomst zo goed mogelijk te (blijven) benutten.

Voorkeursscenario

In de notitie wordt scenario 3b na afweging als voorkeursscenario geadviseerd. Dit scenario biedt de beste mogelijkheden om het openbaar vervoer te ontwikkelen tot een kosteneffectief en robuust systeem zoals bedoeld in de Agenda van Brabant. Ook biedt het goede mogelijkheden om te komen tot een betere integratie van stedelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van het OV-systeem. Dit laatste is het belangrijkste verbeterpunt dat voorkomt uit de uitgevoerde lichte evaluatie.

Bij het voorkeursscenario moet worden aangetekend dat in de verdere uitwerking aanpassingen noodzakelijk zijn ten behoeve van de sociale bereikbaarheid binnen de periferie en in het landelijk gebied.

Er zal een zekere mate van basisvoorzieningenniveau (BVN) gewenst blijven. In de lijn van het voorkeursscenario ligt dan evenwel een meer flexibel BVN voor de hand. Het huidige starre BVN met reguliere buslijnen past niet in het voorkeursscenario met een vraaggericht OV-systeem in het landelijk gebied. De invulling van de sociale bereikbaarheidsfunctie van het openbaar vervoer binnen de regionale stedelijke kernen, periferie en in het landelijk gebied gebeurt in het voorkeursscenario met kleinschalige en maatwerk-OV-oplossingen. De bestaande buurtbussen en regiotaxi zijn hier een voorbeeld van. Ook nieuwe innovatieve vervoersoplossingen zullen in deze gebieden ontwikkeld moeten worden om te komen tot een meer flexibel BVN. Voorbeelden daarvan zijn de dorpsdeelauto, knooppunttaxi of de mobiliteitspas (vraagsubsidie). Om te komen tot deze majeure vernieuwing van het openbaar vervoer in het landelijk gebied is de provincie in haar rol als regisseur en opdrachtgever van belang. Het actief betrekken van (specifieke doelgroepen zoals senioren etc. in) lokale gemeenschappen bij deze vernieuwing is essentieel, zowel bij het genereren van innovatieve oplossingen als bij het uitvoeren daarvan. Het gaat dan ook niet alleen om innovatie in OV-vormen maar ook om sociale innovatie.

Planning actualisatieproces OV-visie

De gemeenteraadsverkiezingen hebben het actualisatieproces OV-visie meer dan verwacht doen vertragen. Daardoor beschikt u nu pas over deze notitie met de contouren en scenario's en niet in juni zoals oorspronkelijk gepland was. Het doel van de notitie is om uw commissie mogelijke beleidsscenario's voor te leggen en een keuze voor één van die scenario's te laten maken. Het gekozen beleidsscenario zal dan vervolgens worden uitgewerkt in de vorm van een concept kaderstellende beleidsnota OV (de geactualiseerde OV-visie). Dit concept wordt in december/begin januari teruggekoppeld naar alle belanghebbenden. Gezien de korte termijn tot de Statenverkiezingen stellen wij voor dat wij uw commissie voor uw vergadering van februari 2011 een concept van de kaderstellende beleidsnota OV ter informatie aanleveren. Finale besluitvorming over de kaderstellende beleidsnota OV zal dan in de volgende bestuursperiode plaatsvinden.

Beoogd effect:

Met de bespreking van deze notitie beogen wij dat de commissie EMG richting geeft aan de verdere uitwerking van het concept van de kaderstellende beleidsnota OV door een voorkeur uit te spreken voor één van de gepresenteerde beleidsscenario's.

's-Hertogenbosch, 14 september 2010,

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant