

Statenvoorstel 68/18 A

Voorgestelde behandeling

Procedurevergadering : 22 oktober 2018

PS-vergadering :

Onderwerp

Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' en uitwerking hiervan in een adaptieve aanpak

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

Samenvatting

De wereld van mobiliteit verandert. Dit heeft invloed op het provinciale mobiliteitsbeleid, waaronder ook het Openbaar Vervoer (OV). Daarom is, ook samen met uw Staten, een proces doorlopen dat heeft geleid tot bijgevoegde Visie: 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Deze nieuwe visie vervangt de huidige OV visie en loopt tot 2030. De nieuwe visie gaat breder dan alleen OV en richt zich op mobiliteit die mensen met elkaar delen. Dit kan een bus zijn maar ook een deelauto of het meerijden met iemand. Met de visie willen we met onze mobiliteitseuro's passende mobiliteit bieden voor alle reizigers. Dit is nodig om Brabant ook op de langere termijn bereikbaar te houden, voor een sterke economie en zodat mensen mee kunnen blijven doen aan de samenleving. Dit doen we niet alleen, we kijken naar kansen om samen met de markt, andere overheden en de samenleving passende mobiliteit voor de reiziger te realiseren. Wij vragen uw Staten deze visie vast te stellen en daarmee ons college opdracht te geven voor de verdere uitwerking in een adaptieve agenda. Hierbij stellen we voor om uw Staten halfjaarlijks hierover te informeren of eerder indien daar aanleiding voor is.

Het voorstel

1. De visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' vast te stellen en de 'OV-visie Brabant' uit 2012 in te trekken.
2. Het college van Gedeputeerde Staten opdracht te geven de visie verder uit te werken in een adaptieve agenda.
3. In te stemmen met het beschikbaar houden van de restant middelen van het programma Vernieuwing OV ad € 3,6 miljoen voor de uitvoering van de adaptieve agenda in de periode 2019-2021.

Aanleiding

De wereld van mobiliteit verandert. Dit heeft invloed op hoe we als provincie omgaan met ons mobiliteitsbeleid, waaronder ook het Openbaar Vervoer. Deze conclusie is al getrokken in een brede dialoog over de toekomst van mobiliteit in

Brabant met inwoners, marktpartijen en andere overheden. Het resultaat hiervan is te vinden op www.brabant.nl/detoekomstbeginnu. Daarnaast hebben we een nieuwe visie nodig als kader voor het vervolg van de huidige concessies, waarbij de concessie West-Brabant als eerste afloopt eind 2022.

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

Wat is deze visie?

Deze visie is breder dan alleen openbaar vervoer, daarom spreken we over gedeelde mobiliteit. Dat is alle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en vaak met anderen wordt gebruikt. Dit kan de bus of de trein zijn, maar ook een deelauto of een deelfiets. Deze visie gaat over gedeelde mobiliteit, maar focust zich hierbij op de (wettelijke) verantwoordelijkheid van de provincie als opdrachtgever voor openbaar vervoer als onderdeel van een goed functionerend mobiliteitssysteem. Daarmee heeft visie (direct) impact op alle Brabanders. De provincie wil met haar mobiliteitseuro's maximale toegevoegde waarde bieden voor alle (potentiële) reizigers, in de vorm van gedeelde mobiliteit. Het OV speelt hierin een belangrijke rol.

De visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' vervangt de huidige OV-visie. Deze OV visie is geëvalueerd in 2017. U bent hierover via een [statenmededeling](#) geïnformeerd.

Goede elementen uit de huidige visie zijn bewaard gebleven zoals de indeling vraaggericht, verbindend en verantwoord en de basisprincipes zoals het beleid op toegankelijkheid, veiligheid en social return.

Bij vaststelling is de visie direct van kracht en wordt waar mogelijk toegepast in de nog lopende concessies en contracten. Deze visie loopt tot 2030 en is de basis voor een nieuwe strategie voor de toekomst van concessies en contracten voor gedeelde mobiliteit.

Overigens gaat deze visie niet over veerdiensten. Hiervoor verwijzen wij u naar de [beleidslijn](#) veerdiensten Noord-Brabant uit 2017.

De huidige OV visie is voor de Brabantse aanpak rondom spoor en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) uitgewerkt in een [Ontwikkelagenda Spoor, HOV en Knooppunten](#). Met het verschijnen van deze visie blijft dit als basis bestaan, daarnaast nemen we de opdracht op in de adaptieve agenda om dit te actualiseren.

Hoofdlijn visie

Brabant wil toe naar het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin de reiziger centraal staat. Samen met onze partners willen we de best passende mobiliteit (inclusief regulier ov) bieden voor alle reizigers. Daaronder verstaan we niet alleen de reizigers die nu gebruikmaken van het ov, maar ook potentiële reizigers. Dit doen we om Brabant bereikbaar te houden, voor een sterke economie en zodat iedereen mee kan blijven doen aan de samenleving.

Bovenstaande hoofdlijn is verwerkt in speerpunten. Hierin geven we aan wat we willen bereiken op de onderdelen Vraaggericht, Verbindend en Verantwoord:

- **Vraaggericht:** Wat hebben reizigers nodig om hun dagelijkse reispatroon in te vullen en welke behoeften en wensen hebben zij?

Vraaggericht betekent passende mobiliteit voor alle reizigers, ongeacht de plek waar ze wonen, werken of recreëren. Dit krijgt vorm in de volgende speerpunten:

- De provincie wil passende mobiliteit voor alle reizigers realiseren samen met markt en samenleving. Soms is een bus het beste middel, soms is dat een andere vorm van gedeelde mobiliteit. Of is dit een combi met eigen auto of fiets.
 - Om het systeem begrijpelijk te houden, wordt gedeelde mobiliteit als onderdeel van Mobiliteit als dienst aangeboden. Hierdoor krijgen reizigers makkelijk inzicht de verschillende reismogelijkheden.
 - Er is ruimte voor verschillende tarieven, passend bij verschillende kwaliteit van het aanbod. We houden rekening met betaalbaarheid en de doelgroepen die afhankelijk zijn van het huidige ov.
 - Ook in de toekomst is betrouwbaarheid belangrijk. Het gaat om punctualiteit, maar ook om de beschikbaarheid van gedeelde mobiliteit.
- **Verbindend:** Dit gaat over verbindingen tussen vervoerswijzen, beleidsterreinen en overheden. Spoor en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) vormen de ruggengraat van Mobiliteit als dienst. Dit komt samen in mobiliteitshubs. Daarnaast is er ook aandacht voor de link met andere beleidsterreinen en andere overheden. Dit vertaalt zich in de volgende speerpunten:
 - Spoor en HOV vormen de ruggengraat van Mobiliteit als dienst. De provincie zorgt voor de doorontwikkeling van een goed HOV-netwerk als basis voor Mobiliteit als dienst en maakt nadrukkelijk gebruik van innovaties.
 - De provincie zet in op frequenter en sneller vervoer naar economische kernregio's, ook over de (provinciale) grens. Het spoor speelt daarbij een centrale rol. Om voldoende infracapaciteit te hebben en te voldoen aan de beoogde groei, ligt er een (rijks)opgave.
 - De provincie stimuleert de ontwikkeling van knooppunten naar 'mobiliteitshubs', waar je gemakkelijk kunt overstappen, maar ook andere vervoersmogelijkheden en diensten vindt.
 - Vanuit mobiliteit zoeken we actief de verbinding met andere beleidsterreinen. We kijken breder dan alleen naar mobiliteit of alleen de provincie. Zo kunnen we onze beleidsdoelen beter realiseren en de Brabantse reiziger betere mobiliteit bieden.
 - De provincie benadrukt de belangen van de reiziger ook in de samenwerking met de andere overheden, bijvoorbeeld bij het verbinden van OV en doelgroepenvervoer.
 - Een reiziger moet zonder hindernissen kunnen reizen; de reis sluit naadloos aan op de wensen van reizigers ('*seamless travel*'), ook over provincie-, concessie- en landsgrenzen heen.

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

- **Verantwoord:** Als provincie nemen we onze verantwoordelijkheid voor waarden die belangrijk zijn voor het collectief. Dit krijgt vorm in de volgende speerpunten:
 - Gedeelde mobiliteit is voor alle reizigers; ook voor reizigers die niet op plekken wonen, werken of recreëren waar veel vraag is. De provincie wil dit samen met de markt en de samenleving invullen door nieuwe vormen te ontwikkelen binnen *Flex* en *Samen* om bijvoorbeeld ook kleinere kernen bereikbaar te houden.
 - We zetten in op bundeling van de vraag via spoor en HOV op drukke plekken en momenten om zo de bereikbaarheid te waarborgen.
 - Gedeelde mobiliteit moet zo duurzaam mogelijk zijn. Dit willen we bereiken door mensen te stimuleren er gebruik van te maken; door alle ov-bussen in 2025 zero emissie te laten rijden; en door andere duurzame vormen van mobiliteit zoveel mogelijk te stimuleren.
 - Data wordt steeds belangrijker. We bouwen het beleid rondom open data verder uit, maar stellen de privacy van reizigers voorop.
 - We vervullen een kennisfunctie om samen met de markt, de samenleving en andere overheden beter in te kunnen springen op de vraag van reizigers. Ook helpen we bij het opzetten van nieuwe (innovatieve) projecten. Dit past bij onze rol als 'marktregisseur'.

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

Hoe gaan we de doelen van de visie bereiken: slim georganiseerd

Onder vraaggericht, verbindend en verantwoord hebben we aangegeven waar we tot 2030 naartoe werken. Onder slim georganiseerd leggen we in hoofdlijnen uit hoe we dit aanpakken en onze ambities gaan verwezenlijken. Dit vertaalt zich in de volgende speerpunten:

- De provincie neemt waar nodig de rol van marktregisseur op zich en legt verbindingen tussen de verschillende vormen van gedeelde mobiliteit, in samenspraak met marktpartijen. Hiervoor wordt het merk Bravo ingezet.
- De provincie past concessies gericht toe en zoekt naar andere vormen van samenwerking met de markt, de samenleving en andere overheden om invulling te kunnen geven aan gedeelde mobiliteit.
- Daar waar de provincie werkt met concessies of contracten zoeken we naar meer ontwikkelruimte en flexibiliteit en sturen we meer op hoofdlijnen. Ook worden nieuwe aanbestedingstechnieken ingezet als deze toegevoegde waarde hebben.
- De provincie blijft experimenten inzetten om te leren voor de toekomst. We sluiten aan bij de aanpak van SmartwayZ.NL, zodat we voor verschillende typen marktpartijen een interessante proefomgeving kunnen bieden.
- De provincie stelt de reiziger écht centraal. Dit doen we onder andere door meer kennis te verzamelen van nieuwe en bestaande

reizigersgroepen, door breed onderzoek uit te zetten, en door reizigers te betrekken bij de ontwikkeling van nieuwe concepten.

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

Verdere uitwerking in adaptieve agenda

De visie biedt een kader voor gedeelde mobiliteit maar veel ontwikkelingen zijn nog onduidelijk. Met de uitwerking in een adaptieve agenda kunnen we mee bewegen met de ontwikkelingen. Een eerste opzet van deze adaptieve agenda is bijgevoegd. Hierin staan de onderwerpen die we de komende periode zeker zullen oppakken zoals uitwerking van een strategie voor de invulling van de concessie West als de huidige concessie afloopt, nieuwe monitoringssystematiek en invulling van de rol als marktregisseur. Maar hieraan zullen de komende jaren ook nieuwe onderwerpen worden toegevoegd. Met de adaptieve agenda hebben we ruimte om beter te kunnen bewegen als de wereld om ons heen verandert en dit biedt ons meer ruimte voor maatwerk.

Een van de onderwerpen in de adaptieve agenda is een nieuwe monitoringssystematiek en de vertaling hiervan in Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's). Dit zal verder uitgewerkt worden. Hiervoor moeten we eerst een stap verder zijn om de goede indicatoren te kunnen ontwikkelen. Ook in de verbinding met indicatoren voor het hele mobiliteitsveld. Hierbij ontwikkelen we in ieder geval KPI's op de volgende onderdelen:

- Aanbod: ontwikkeling aanbod van verschillende vormen van gedeelde mobiliteit;
- Gebruik: ontwikkeling gebruik van gedeelde mobiliteit;
- Effecten: bijdrage aan doelen als duurzaamheid en veiligheid;
- Beleving: ontwikkeling tevredenheid onder klanten, bijvoorbeeld in de vorm van mobiliteitsgeluk.

Over de ontwikkeling van KPI's worden uw Staten in 2019 geïnformeerd.

Bevoegdheid

Uw Staten zijn op basis van de kaderstellende rol bevoegd tot vaststelling van de Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Ons college is op basis van de uitvoerende rol bevoegd tot verdere uitwerking van deze visie via een adaptieve agenda.

Doel

Vaststelling van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Deze visie geeft invulling aan onze ambitie het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa te zijn, waarin de reiziger centraal staat. In de visie willen we daarom met onze mobiliteitseuro's passende mobiliteit bieden voor alle reizigers. Dit willen we om Brabant bereikbaar te houden, voor een sterke economie en zodat mensen mee kunnen blijven doen aan de samenleving.

Argumenten

- 1.1. *De visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' vast te stellen en de 'OV-visie Brabant' uit 2012 in te trekken.*

1.2. Niets doen is geen optie

Een nieuwe visie is nodig omdat we daarmee beter kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen. Deze veranderingen komen op ons af en daarbij is niets doen geen optie. Ook willen we niet doorgaan op de huidige manier waarbij de focus vooral ligt op vervoer op grotere reizigersstromen. Hierdoor staat vervoer op kleinere stromen en op rustigere tijdstippen onder druk.

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

1.3. Met deze visie geven we toekomstvast invulling aan onze rol in samenspel met onze partners

De visie geeft aan welke doelen we willen bereiken de komende periode. Met de adaptieve agenda scheppen we ruimte om per gebied en afhankelijk van de behoefte van reizigers maatwerk te bieden en kunnen we inspelen op nieuwe ontwikkelingen. De visie gaan we samen met markt, samenleving en andere overheden realiseren. Als provincie kijken we wat andere partijen nodig hebben om gezamenlijk gedeelde mobiliteit te realiseren, maar we sturen ook op de doelen die we willen bereiken met deze visie.

1.4. De visie is nu nodig vanwege het aflopen van de huidige concessies

De visie moet nu worden vastgesteld omdat dit weer het startpunt is voor het vervolg op de huidige concessies. Hierbij loopt de concessie in West-Brabant eind 2022 af. Dit lijkt nog ver weg, maar dat betekent dat in 2019 gestart moet worden met de voorbereiding van de aanbesteding. Daarom is het belangrijk dat hiervoor een goed kader beschikbaar is.

1.5. Deze visie is ontwikkeld met inbreng van andere overheden, marktpartijen, kennisinstellingen en reizigers

Vanaf begin 2018, na het verschijnen van de [Statenmededeling](#) over de speelveldnotitie, is een uitgebreid traject doorlopen. Met uw Staten, maar ook met regio's en gemeenten op bestuurlijk niveau. Hier is een proces doorlopen om van dilemma's via mogelijke scenario's uiteindelijk uit te komen bij deze visie. Ook zijn bijeenkomsten georganiseerd met professionals om samen antwoord te krijgen op wat er mogelijk is in de toekomst. Ook zijn reizigers betrokken via sessies, enquêtes en via het Reizigersoverleg Brabant (zie reactie op de visie in de bijlage). Deze aanpak heeft geleid tot een gedragen visie. Meer informatie over het doorlopen proces is te vinden in de [tijdlijn](#).

2. Het college van Gedeputeerde Staten opdracht te geven de visie verder uit te werken in een adaptieve agenda.

2.1. Met een adaptieve agenda blijven we ook in de toekomst flexibel binnen de kaders van de visie

De visie stelt de doelen die we willen bereiken tot 2030. Maar in een snel veranderende wereld is het belangrijk om adaptief te kunnen inspelen op de ontwikkelingen die op ons af komen. Dit krijgt vorm in de adaptieve agenda.

2.2. De adaptieve agenda pakken we samen op met de markt, de samenleving en andere overheden om een bijdrage te leveren aan het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem.

We zorgen samen met de markt, de samenleving en andere overheden voor gedeelde mobiliteit. Dat kan met de adaptieve agenda makkelijker omdat wij onze inzet kunnen aanpassen op hetgeen al wordt gedaan door andere partijen. Met een adaptieve agenda houden we hiermee flexibiliteit, waarbij we uw Staten zullen betrekken en informeren.

2.3 Meer ruimte voor innovatie

De adaptieve agenda biedt meer ruimte voor innovatie. Dit doen we door nieuwe innovaties uit te proberen in experimenten voordat we het groter opschalen. Voor innovatie en experimenten sluiten we aan bij de al bestaande aanpak van SmartwayZ.NL. Het budget dat beschikbaar is voor de adaptieve agenda is mede bedoeld om innovatie en experimenten te stimuleren en te helpen bij de opstart hiervan en staat los van de reguliere exploitatiegelden.

3. In te stemmen met het beschikbaar houden van de restant middelen van het programma Vernieuwing OV ad € 3,6 miljoen voor de uitvoering van de adaptieve agenda in de periode 2019-2021.

3.1. We zetten onze mobiliteitseuro's zo goed mogelijk in.

Het huidig beschikbaar budget voor exploitatie OV wordt breder ingezet voor gedeelde mobiliteit. In de praktijk zal dit vooral vorm krijgen als de huidige concessies aflopen, maar ook in de huidige situatie zullen we hierin al eerste stappen zetten in de vorm van bijvoorbeeld experimenten. Als provincie bewaken we dat ons budget op een goede manier wordt ingezet en zoeken we de verbinding met andere partijen om samen nog beter invulling te kunnen geven aan gedeelde mobiliteit. Daarnaast hanteren we een apart budget voor de adaptieve agenda. Dit is een bedrag van €3,6 miljoen en is bedoeld om de transitie en innovaties op gang te brengen (bijvoorbeeld met onderzoek) en nieuwe zaken uit te proberen, bijvoorbeeld in de vorm van experimenten.

Kanttekeningen

1. De visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' vast te stellen en de 'OV-visie Brabant' uit 2012 in te trekken.

1.1. Je kunt de toekomst niet voorspellen

De toekomst is onzeker en kunnen we niet voorspellen. Daarom geven we in de visie aan welke doelen we willen bereiken en wat we belangrijk vinden voor de toekomst. Maar we geven nu nog niet in detail aan hoe we dat gaan bereiken. Dit krijgt vorm in de adaptieve agenda zodat we ruimte blijven houden om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

1.2. Onze rol als provincie verandert

In de huidige situatie zijn we opdrachtgever voor concessies waarin één product wordt geboden. In de toekomstige situatie wordt dit breder en kijken we vooral

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

naar wat de reiziger wil. Hierbij pakken we deze opgave gezamenlijk op met markt, samenleving en andere overheden. Dit kan tot meer onzekerheid leiden, want we zijn mede afhankelijk van anderen. Als provincie zetten we ons in om partijen samen te brengen via de rol van marktregisseur. Hierbij kijken we ook samen met andere overheden naar aanvullende instrumenten om onze doelstellingen te bereiken. Het is bijvoorbeeld lastig om eisen te stellen, over bijvoorbeeld duurzaamheid, aan een marktpartij als er geen financiële relatie is. Hiervoor zijn echter weer andere instrumenten mogelijk als dat nodig is om onze doelen te bereiken, bijvoorbeeld met ontheffingen of vergunningen. Dit zal verder uitgewerkt worden in de adaptieve agenda.

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

2. Het college van Gedeputeerde Staten opdracht te geven de visie verder uit te werken in een adaptieve agenda.

2.1. De uitwerking van de visie is erg complex en onoverzichtelijk voor de reiziger

De transitie benoemd in de visie is een grote verandering. Het is belangrijk om dat te beseffen. Maar daarbij willen we deze transitie zorgvuldig vormgeven. Dat gaat niet in één stap gebeuren, maar met kleine stapjes tegelijk zonder hierin onze ambitie te verliezen. Hierbij moeten we rekening houden met alle reizigers, en niet alleen met early adaptors die snel nieuwe ontwikkelingen oppakken. Dit zal dus zorgvuldig en met kleine stapjes en experimenten gebeuren waarbij we wel maximaal flexibiliteit zoeken om elk jaar een stap verder te komen.

2.2. Door de adaptieve agenda weten we niet precies hoe de visie wordt gerealiseerd

De visie geeft doelen weer die verder gerealiseerd worden in de adaptieve agenda. Dit gaat om uitvoering, maar ook ontwikkeling. Bijvoorbeeld van een strategie voor de periode na het aflopen van de huidige concessies. Dit zal stapsgewijs gebeuren zodat niet alleen de *early adapters* maar alle reizigers mee kunnen doen. Wij willen uw Staten bij de adaptieve agenda betrekken en daarom stellen wij voor om u halfjaarlijks te informeren over de voortgang. Als wij daarnaast afwijken van de visie komen we hiervoor ook bij uw Staten terug met een voorstel.

3. In te stemmen met het beschikbaar houden van de restant middelen van het programma Vernieuwing OV ad € 3,6 miljoen voor de uitvoering van de adaptieve agenda in de periode 2019-2021.

3.1. Het budget is te weinig om gedeelde mobiliteit te bieden

Het huidig budget van €91 miljoen is nu toereikend om invulling te geven aan een deel van de vraag door middel van busvervoer. We willen kijken hoe we dit nog beter kunnen doen door breder te kijken naar gedeelde mobiliteit. Hierbij kan het zijn dat het structureel budget niet toereikend blijkt te zijn door onvoorziene kosten, maar ook omdat dit budget niet geïndexeerd is. Voor de financiering zoeken we ook naar kansen om samen met de markt, samenleving en andere overheden passende mobiliteit te bieden voor alle reizigers. Dit

kunnen andere overheden zijn, maar ook bijvoorbeeld bedrijventerreinen die meefinancieren aan een oplossing op maat.

3.2. De kosteneffectiviteit wordt minder met deze visie

Het huidige systeem is efficiënt en biedt financiële zekerheid. In de transitie kan het zijn dat het systeem in het begin nog suboptimaal is. Dit accepteren we om op termijn een beter systeem te krijgen. Het kan zijn dat er in het begin nog frictiekosten zijn omdat de markt nog niet klaar is om voldoende in te spelen op de nieuwe visie. Dit kan bijvoorbeeld gelden als we een kleinere en korte concessie vragen met toch zero emissie als eis. In de adaptieve agenda zullen we in het transitie pad dit soort frictiekosten inzichtelijk maken.

Financiën

De huidige beschikbare middelen voor exploitatie van het OV en het uitvoeren van de regiotaxi (€ 91 miljoen structureel per jaar) zetten we onverkort in voor het realiseren van de doelstelling van gedeelde mobiliteit zoals verwoord in de visie. De middelen zijn structureel op de begroting geraamd als één van de basistaken van productgroep 05.01 Basis op orde.

Om de transitie op gang te krijgen wordt gebruik gemaakt van een apart ontwikkelbudget voor de uitwerking van de adaptieve agenda. De middelen zijn bedoeld voor onderzoek en inhuur van expertise. Daarvoor is structureel € 2,4 miljoen beschikbaar op de begroting binnen productgroep 05.02 (Regionale) ontwikkelagenda mobiliteit. Daarnaast wordt voorgesteld om daarbovenop de restant middelen van het programma Vernieuwing OV (€ 3,6 miljoen) als incidentele middelen in te zetten voor experimenten binnen de adaptieve agenda. Deze middelen zijn reeds op de begroting geraamd en worden gedekt door de reserve Verkeer & Vervoer.

In de transitie is het mogelijk dat er tijdelijk extra budget nodig is om de doelen van de visie te bereiken. Bijvoorbeeld voor de opzet van de concessie West, waarbij de middelen dan ook deels nog vastzitten in de andere concessies. Deze frictiekosten zullen in kaart worden gebracht als onderdeel van de adaptieve agenda. Mocht hier aanvullend budget voor nodig zijn dan zal dit worden teruggelegd bij uw Staten.

In de adaptieve uitvoeringsagenda pakken we de opdracht op om de organisatie en capaciteit voor het begeleiden en realiseren van de OV-visie in beeld te brengen. De Staten worden hierover geïnformeerd in de voortgangsrapportage in de 1^e helft van 2019. De consequenties voor de benodigde capaciteit worden hierin meegenomen. Indien er additionele capaciteit nodig is zal dit voorstel via de reguliere P&C-cyclus aan uw Staten worden voorgelegd.

Europese en internationale zaken

Voor de uitwerking van de visie is ook gekeken naar internationale voorbeelden, dit heeft meer inzicht gegeven in de mogelijkheden voor de toekomst als basis

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

voor de adaptieve agenda. Ook is er in de visie aandacht voor internationaal en grensoverschrijdend vervoer. Hierbij streven we naar een mobiliteitssysteem waarin we grenzeloos (geen last van landsgrenzen) en zonder belemmeringen reizen.

Datum

9 oktober 2018

Documentnummer

GS : 4421327

PS : 4425254

Planning

Wij vragen PS deze visie vast te stellen en daarmee opdracht te geven voor de verdere uitwerking in een adaptieve agenda.

Hierbij zullen wij uw Staten op de volgende manier betrekken:

- Uw Staten worden middels voortgangsrapportages halfjaarlijks geïnformeerd, waarbij dit informatie moment ook kan lopen via de verantwoording via de reguliere P&C cyclus.
- Als er sprake is van fundamentele veranderingen op de visie dan gaat GS terug naar PS. Uw Staten krijgt dan een voorstel voor een aangepast kader voorgelegd.
- Het vigerend financiële kader is leidend. Als hiertoe aanleiding is zullen GS een voorstel voorleggen aan PS.

In 2019 worden uw Staten in ieder geval geïnformeerd worden over de uitwerking van het transitiepad en de verdere vormgeving van KPI's. Daarnaast kunnen we in de tweede helft van 2019 ook een bijeenkomst organiseren om de nieuwe statenleden na de verkiezingen hierin actief mee te nemen.

Bijlagen

1. Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'
2. Opzet adaptieve agenda
3. Reactie Reizigersoverleg Brabant

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

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

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Opdrachtgever: de heer G.P.C. Mennen, (073) 681 27 98,
gmennen@brabant.nl.

Opdrachtnemer: mevrouw A.W. de Boer, (073) 681 25 66,
adboer@brabant.nl.