

Statenmededeling

Onderwerp

Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Datum

8 december 2015

Documentnummer

GS :3896402

PS: 3900982

Kennisnemen van

De samenvatting van de 'Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten' (ambitie, analyse en strategie) en doorkijk op het vervolgproces.

Aanleiding

De aanleiding is actualisatie en uitwerking van het beleid ten aanzien van spoor, HOV en knooppunten. Dit betreft:

- OV-visie 2012
- Verkenning OV-netwerk BrabantStad 2003
- Werkagenda BrabantStad- verkenningsproject
- Bestuursakkoord Provincie Noord-Brabant 2015 - 2019

Op 21 september 2012 is door uw Staten de OV-visie vastgesteld. Deze OV-visie is een uitwerking van het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan uit 2006. In het verlengde van deze OV-visie wordt het programma 'OV netwerk BrabantStad' uit 2003 geactualiseerd. Een groot deel van de maatregelen uit het voormalige programma uit 2003 is tot uitvoering gekomen of in onderzoek. De voorliggende actualisatie betreft de 'Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten' (hierna: Ontwikkelagenda). Ook is de Ontwikkelagenda opgenomen op de werkagenda BrabantStad als gezamenlijk verkenningsproject en vormt deze agenda de basis voor afspraken met het Rijk, onder andere via jaarlijks bestuurlijke overleggen (BO MIRT en OV&Spoortafel).

Tenslotte bouwt de Ontwikkelagenda voort op de ambities van het Bestuursakkoord 2015-2019, inclusief de intentie om op andere manieren samen te werken met maatschappelijke partners.

De wereld om ons heen verandert

Trends en ontwikkelingen (zoals de veranderende reizigerswensen, multi mobiliteit, de integrale benadering van mobiliteit en ruimte en digitalisering) hebben invloed op het OV systeem, de functie van knooppunten en de samenwerking met marktpartijen en samenleving. Brabant wil, in lijn met het bestuursakkoord 2015-2019, werken aan een veilig, slim en duurzaam mobiliteitsnetwerk in Brabant. Toekomstbestendig openbaar vervoer is één van de majeure opgaven. De Ontwikkelagenda is samen met een brede groep partners in het afgelopen jaar in co-creatie tot stand gekomen. Deze agenda bevat een analyse van trends en ontwikkelingen op gebied van mobiliteit en ruimtelijke-economische veranderingen en een uitvoeringsstrategie op basis van vijf inhoudelijke lijnen voor het optimaliseren van de ruggengraat van het OV-systeem. Deze lijnen worden uitgewerkt in een adaptief Uitvoeringsprogramma spoor, HOV en knooppunten (hierna: Uitvoeringsprogramma) voor de korte en middellange termijn.

Datum

8 december 2015

Documentnummer

GS :3896402

PS: 3900982

Bevoegdheid

De kaders van de Ontwikkelagenda zijn vastgelegd in de OV-visie uit 2012. De Stuurgroep BrabantStad Bereikbaar is opdrachtgever van deze Ontwikkelagenda, met de provincie als trekker. Dit in afstemming met BrabantStad 'Ruimte'. GS is bestuurlijk partner in deze stuurgroep en is vertegenwoordigd via gedeputeerde Van der Maat, tevens voorzitter. Vanuit onze uitvoerende rol informeren wij uw Staten. Uw Staten kunnen hiervan kennisnemen vanuit uw controlerende rol.

Kernboodschap

1. Doel van de Ontwikkelagenda is actualisering van het uitvoeringskader gericht op het spoor, HOV en de knooppunten, in een gezamenlijk proces met partners.

Het inhoudelijke doel is het versterken van de agglomeratie- en netwerkkracht van Brabant. Dit gebeurt door versterking via de ruggengraat van het OV-systeem en via goederenvervoercorridors per spoor.

2. Een veilig, slim en duurzaam mobiliteitsnetwerk maken we samen.

Het Bestuursakkoord 2015-2019 zet in op het verbeteren van onze internationale verbindingen en op het versterken van de interne verbindingen binnen de mozaïekmetropool Brabant (d.w.z. ruimtelijke kwaliteit in een divers palet van krachtige steden en een vitaal platteland). Dit doen we, samen met onze partners door te werken aan een veilig, slim en duurzaam mobiliteitsnetwerk in Brabant. Het beleid voor (hoogwaardig) OV wordt gecontinueerd met aandacht voor de bereikbaarheid van het landelijk gebied. Dit laatste wordt onder andere uitgewerkt in de Vernieuwingsagenda 'Mobiliteit op Maat'.

De Ontwikkelagenda past tevens in de vernieuwende manier van werken die in het bestuursakkoord is opgenomen. De Ontwikkelagenda is in co-creatie ontstaan met diverse partners en biedt ruimte voor het gemeenschappelijk ontwikkelen van voornemens en projecten: 'samen doen' via pilots, living labs en experimenten. Maatschappelijke partners worden uitgedaagd om actief deel te nemen en met innovatieve oplossingen te komen in de vervolgfase.

Datum

8 december 2015

Documentnummer

GS :3896402

PS: 3900982

3. Versterken van verbindingen, binnen Brabant en (inter)nationaal, voor stevige ruggengraat van het (OV-)systeem.

Brabant is een fijne plek om te wonen, te werken en te recreëren, en waar je vlot op je bestemming kunt komen. Ook wil Brabant bij de top vijf blijven behoren van Europese kennis- en innovatieregio's. Hiervoor is een krachtig en duurzaam openbaar vervoer systeem nodig, want dat levert een belangrijke bijdrage aan de netwerk- en agglomeratiekracht van Brabant voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Een sterk netwerk bestaat uit goede verbindingen, multimodale (meerdere typen vervoer, zoals bus, fiets, taxi, trein) knooppunten, samenhangende ruimtelijke kwaliteit en een gemakkelijke overstap tussen de vervoersmodaliteiten. Met gerichte verbeteringen in het netwerk worden robuuste verbindingen gelegd tussen woongebieden, (economische) kern- en werklocaties en internationale kennisclusters. Twee hoofdpogingen:

- (Inter)nationale connectiviteit vergroten. Dit behelst optimale verbindingen met de belangrijkste intercontinentale luchthavens in de omgeving. Een goede ontsluiting van Eindhoven Airport, goede aansluitingen op het internationale hogesnelheidsnetwerk in Noordwest-Europa en goede aansluiting op de Europese goederencorridors. De knooppunten Breda en Eindhoven (Centraal Station en Airport) ontwikkelen zich hierbinnen als toegangspoorten van Nederland naar internationale bestemmingen als Parijs, Londen en Düsseldorf.
- (Daily) urban system versterken. Dit is gericht op het versterken van de kracht van de steden, de bereikbaarheid van Eindhoven Airport, maar vooral ook het beter onderling verbinden en benutten van stad en regio. Stad en regio moeten gaan functioneren als één samenhangend en aantrekkelijk stedelijk systeem.

4. Vijf samenhangende strategielijnen vormen de agenda

Agglomeratiekracht en netwerkkracht gaan er in essentie over om meer mensen, functies en woon- en werklocaties binnen dezelfde reistijd binnen bereik van Brabant te brengen. Dit kan op verschillende manieren worden gerealiseerd:

- Door de bebouwing zoals winkels, kantoren en woningen te **verdichten** en ruimtelijke kwaliteit toe te voegen rondom openbaar vervoer knopen komen er meer functies binnen bereik. Gegeven de

huidige tijdgeest vraagt dit om vernieuwing en transformatie voor kwaliteit en niet zozeer de uitbreiding in aantallen. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid, zonder dat er iets gebeurt aan de infrastructuur. Het versterken van agglomeratiekracht vraagt bij uitstek om integratie van ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid.

- Ook het **veraangenamen** van de reis vergroot de bereikbaarheid. Als een reiziger zijn reis als prettig ervaart, door een aantrekkelijke ingerichte knooppomgeving (met overstap- en verblijfsfunctie) of een comfortabel voertuig dan ervaart hij deze reis als korter of is hij bereid verder te reizen.
- Door het **versnellen** van verbindingen kan iemand in dezelfde reistijd meer bestemmingen bereiken. Effectief zijn met name snelle verbindingen tussen grote woon- en werkgebieden.
- Belangrijk hierbij zijn de mogelijkheden om personenvervoer en goederenvervoer te **vervlechten en ontvlechten**.
- De kwaliteit van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk staat of valt met de kwaliteit van het voor- en natransport. Gemiddeld bestaat bijna de helft van de reistijd uit voor- en natransporttijd en vaak wordt dit niet hoog gewaardeerd (wachten, overstappen, slechte stallingvoorzieningen). Hoe beter het **verknopen** met andere vervoerwijzen (fiets, auto en onderliggend openbaar vervoer) hoe hoger de tevredenheid van reizigers en hoe beter de bereikbaarheid.

Datum

8 december 2015

Documentnummer

GS :3896402

PS: 3900982

Een effectieve Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten begint met een integrale strategie vanuit deze vijf invalshoeken. U vindt de verdere beschrijving van deze strategielijnen in de bijgevoegde flyer, bijlage 1. De projecten en maatregelen zullen worden gericht op het verbeteren van de infrastructuur, de transportsystemen en de ruimtelijke kwaliteit van knooppunten (inrichting van de stationsomgeving, gemak voor de reiziger, first/ last mile maatregelen et cetera).

5. Ontwikkelagenda en OV visie 2012

De Ontwikkelagenda is geen nieuw kaderstellend beleid, maar een verdieping van de OV visie uit 2012. De OV-visie heeft als hoofddoelstelling aan te sluiten bij de vraag van zo veel mogelijk reizigers, vormt een verbindende schakel in het Brabants mobiliteitssysteem, legt verbinding met de ruimtelijk-economische ontwikkeling en levert Brabant maatschappelijk nut (bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid). De focus ligt op het realiseren van reizigersgroei op de drukste verbindingen binnen/ tussen de steden en van en naar het stedelijk gebied: spoor, HOV en doorstroommassen. Samengevat komt dit neer op drie ambities: het OV is vraaggericht, verbindend en (maatschappelijk) verantwoord met als belangrijke randvoorwaarde 'slim georganiseerd'. Vervolgens wordt deze hoofddoelstelling toegespitst naar meerdere speerpunten.

Voor de ruggengraat van het OV zijn de volgende speerpunten belangrijk:

- Verdere hiërarchie aanbrengen in het netwerk; trein en HOV als ruggengraat van het Ov netwerk
- Sterke (HOV-)lijnen verder uitbouwen;
- Afspraken met I&M, NS en Veolia (Maaslijn) over het Brabants Spoor netwerk;
- Openen van nieuwe stations;
- Verbeteren internationale verbindingen per spoor;
- Uitbouwen van fietsvoorzieningen, P&R en transferia;
- Bus laten feederen op trein;
- Samenhang tussen OV en RO opzoeken en versterken.

Datum

8 december 2015

Documentnummer

GS :3896402

PS: 3900982

De Ontwikkelagenda sluit naadloos aan bij deze hoofddoelstellingen en speerpunten uit de OV-visie. De Ontwikkelagenda geeft daarnaast een analyse op de verschillende onderdelen waaruit concrete doelstellingen volgen en potentiële maatregelen om de bovenstaande speerpunten te bereiken.

6. Actualisatie 'OV-netwerk BrabantStad' 2003 is een speerpunt van BrabantStad Bereikbaar

In 2003 is in gezamenlijkheid met BrabantStad partners de 'Verkenning OV-netwerk BrabantStad' ondertekend. Met deze Verkenning gaven regionale partners in Brabant gezamenlijk richting aan een investeringsstrategie voor het openbaar vervoer. Kern van dit programma was samenhang in het netwerk bestaande uit drie bouwstenen spoor, knooppunten en HOV en werkend op drie schaalniveaus (inter)nationaal, BrabantStad en Stedelijk gebied/agglomeratie. Een groot deel van de maatregelen en projecten uit het voormalige programma OV-netwerk BrabantStad uit 2003 is tot uitvoering gekomen of is in voorbereiding. Voorbeelden hiervan zijn het verbeteren en uitbreiden van de vijf stations van de grote steden het onderzoeken en implementeren van een HOV-as in Noord-Oost Brabant, uitbreiding van fietsvoorzieningen op bijna alle stations van Brabant en PHS Meeteren-Boxtel. Er is een volgende slag nodig in het optimaliseren van het OV-netwerk. Waarbij de koers en uitgangspunten voor de Ontwikkelagenda in dezelfde lijn liggen als de Verkenning destijds. Echter spelen veranderende trends (reiziger centraal), nieuwe technologische mogelijkheden en een meer geïntegreerde kijk op het netwerk als ruggengraat van ruimtelijk-economische ontwikkeling (met focus op knooppunten) een belangrijke rol. Daarnaast wordt met de ontwikkelagenda ook ingezet op vernieuwende manieren van samenwerken.

Op de B5-dinsdag op 27 januari 2015 zijn de contouren van de Ontwikkelagenda positief ontvangen door de wethouders ruimte en mobiliteit. Extra aandacht is gevraagd voor het verbreden naar 'ruimtelijke kwaliteit'. Dit aspect is uitgewerkt in de strategische lijnen 'verdichten' (in stationsgebieden) maar ook in 'veraangename' (aantrekkelijke verblijfsmilieus).

7. Vernieuwingsagenda 'Mobiliteit op Maat'

Naast de Ontwikkelagenda wordt gewerkt aan de Vernieuwingsagenda 'Mobiliteit op Maat'. Deze agenda focust vooral op vernieuwing van het 'fijnmazig' vervoer in stadswijken en regio. Dit maakt ook een belangrijk onderdeel uit van de OV-visie uit 2012 en komt tegemoet aan de aandacht die in het Bestuursakkoord gevraagd wordt voor het bereikbaarheid van het landelijk gebied. De zoektocht gaat naar het vinden van vernieuwende, slimme en verantwoorde mobiliteitsoplossingen, in de meest brede zin van het woord. Door te vernieuwen, te experimenteren, samen te werken met lokale overheden en kansen te creëren voor initiatieven van marktpartijen buiten en binnen de concessies. Te denken valt aan deelauto's, deelfietsen, halteloos rijden en buurtbus 2.0, waar met techniek en apps in wordt gespeeld op de vraag van de reiziger. Deze twee agenda's hangen nauw met elkaar samen en zullen elkaar gaan versterken op het punt van deur tot deur reizen.

8. Van Ontwikkelagenda naar adaptief en integraal Uitvoeringsprogramma

Afgelopen jaar is, onder de vlag van BrabantStad Bereikbaar, door een brede groep aan partners (onder andere B5-steden, middelgrote gemeenten, NS, ProRail, Arriva, Hermes, kennisinstellingen en spoorgoederenpartners) gewerkt aan de analyse en strategie van de Ontwikkelagenda. Dit is de onderlegger voor het adaptieve uitvoeringsprogramma dat de komende maanden gezamenlijk (met eerder genoemde partners, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven) wordt opgesteld. Adaptief zodat projecten en maatregelen worden vastgelegd waar dat kan en moet, maar (afweeg)ruimte overblijft voor nieuwe kansen die zich gaan voordoen. Via verschillende bijeenkomsten (waaronder een bestuurlijke conferentie op 15 oktober 2015) is bij partners draagvlak gecreëerd voor het oppakken van projecten en maatregelen om de ambities van de Ontwikkelagenda te behalen. Een eerste lijst van potentiële maatregelen, verkregen uit de analyse en via verschillende bijeenkomsten met partners, kunt u vinden in bijlage 2.

Het eerste resultaat van het uitvoeringsprogramma is reeds behaald. Dit betreft de afspraak dat Eindhoven Airport een Multifunctionele openbaar vervoerterminal gaat bouwen voor ontvangst van reizigers. Wij hebben ingestemd met het verlenen van een bijdrage. Deze bijdrage wordt gedekt uit de beschikbare middelen voor de OV ontwikkelagenda in 2016: ad. €1,1 mln. De budgetneutrale begrotingswijziging wordt bij de slotwijziging op de begroting 2015, die op 18 december 2015 aan uw Staten wordt voorgelegd

In de eerste helft van 2016 zal de eerste tranche van het uitvoeringsprogramma spoor, HOV en knooppunten gereed zijn en ter informatie aan uw staten worden voorgelegd.

Datum

8 december 2015

Documentnummer

GS :3896402

PS: 3900982

Consequenties

Financiële gevolgen worden in de eerste helft van 2016 duidelijk

De eerste tranche financiële consequenties wordt zichtbaar bij de vaststelling van het adaptieve uitvoeringsprogramma. Via het BDU-bestedingsplan is voor de komende bestuursperiode voor deze Ontwikkelagenda (samen met de Vernieuwingsagenda 'Mobiliteit op Maat') opgeteld €41 mln. gereserveerd. Hiervan wordt reeds €1,1 mln. beschikbaar gesteld voor een Multifunctionele openbaar vervoerterminal Eindhoven Airport. Op 28 juni 2016 neemt de Stuurgroep BrabantStad Bereikbaar (in overleg met Stuurgroep 'Ruimte') een besluit over het uitvoeringsprogramma en de spelregels voor projecten. Op basis daarvan leggen wij aan uw Staten een voorstel voor het feitelijk beschikbaar stellen van de reeds gereserveerde middelen voor. Bij de eerstvolgende gelegenheid zal de begroting vervolgens worden aangepast. Parallel zal ook door onze partners moeten worden besloten over de uitvoering van projecten; immers: veelal zal cofinanciering nodig zijn voor realisatie.

Datum

8 december 2015

Documentnummer

GS :3896402

PS: 3900982

Europese en internationale zaken

Bij de uitvoering van de Ontwikkelagenda wordt gezocht naar aansluiting bij Europese fondsen. Hierbij kan het gaan om subsidie in het kader van TEN-T/CEF, maar het kan ook gaan om garantiekapitaal en leningen zoals bedoeld in het kader van EFSI (Europees Fonds voor Strategische Investerings). Tevens krijgen grensoverschrijdende spoorverbindingen, zoals een snelle verbinding tussen Eindhoven – Düsseldorf en tussen Roosendaal – Antwerpen een nadrukkelijke plaats. Voor de verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf wordt op dit moment gewerkt aan een EFSI-pilot, waarin wordt gekeken of de business case voor de verbinding met middelen uit EFSI er toe kan leiden dat de verbinding versneld wordt gerealiseerd.

Communicatie

Communicatie loopt via BrabantStad Bereikbaar. Er zal een nieuwsbrief aan belangrijke partners gezonden worden over het vaststellen van de Ontwikkelagenda en oproepen om projecten aan te dragen die bijdragen aan de doelen van de Ontwikkelagenda.

Vervolg

Het vervolgproces ziet er globaal als volgt uit:

Dec-jan 2016	Sessies met brede groep aan partners: ophalen, prioriteren en concreet invullen van projecten en maatregelen.
Feb-Mrt 2016	Beoordelen van plannen.
Mrt-apr 2016	Bestuurlijke werkplaats(en) met brede groep belanghebbende partners: prioriteren en aanscherpen

Mei 2016	Totaalprogramma en voorstel voor vormgeven eerste tranche gereed (ambtelijk).	Datum 8 december 2015
28 juni 2016	B5 dinsdag: Bestuurlijk terugleggen voor akkoord van het totaalprogramma en voorstel voor vormgeven eerste tranche.	Documentnummer GS :3896402 PS: 3900982
Vanaf juni 2016	GS en colleges/ raden besluiten tot uitvoering plannen, statenvoorstel Uitvoeringsprogramma Spoor, HOV en knooppunten naar Provinciale Staten.	

Bijlagen

1. Flyer Ontwikkelagenda Spoor, HOV en knooppunten
2. Lijst van potentiële maatregelen

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

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

mw. ir. A.M. Burger

Opdrachtgever: P.J. van Ree , pvree@brabant.nl,
Cluster Mobiliteit en Infra en Afdeling Integraal Mobiliteitbeleid

Opdrachtnemer: C. Dillisse, cdillisse@brabant.nl,
Cluster Mobiliteit en Infra en Afdeling Openbaar Vervoer