

Statenmededeling

Onderwerp

Tussentijdse evaluatie OV-visie 2012-2025

Datum

23 mei 2017

Documentnummer

PS: 4193893

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

- het rapport van de tussentijdse evaluatie OV-visie 2012-2025;
- de wijze waarop het college met de conclusies wil omgaan (vervolg).

Vooraf

De OV visie 2012-2025 vormt input voor de Brabantse Omgevingsvisie die in 2018 het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan met onze keuzes en investeringen voor mobiliteit vervangt. Dit vormt de aanleiding om tussentijds te kijken in hoeverre de keuzes die zijn gemaakt in de OV visie 2012-2025 zijn vertaald in beleid en hoe dit uitpakt in de praktijk ('doen we de dingen goed?') en de resultaten hiervan mee te nemen in de totstandkoming van de omgevingsvisie.

Aanleiding

In 2012 heeft de provincie Noord-Brabant een nieuwe strategische visie (2012-2025) voor het openbaar vervoer vastgesteld. De OV-visie is opgesteld in samenwerking met het toenmalige Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). Uit de hoofddoelstelling in de OV-visie 2012-2025 zijn drie ambities te destilleren:

- *vraaggericht OV*: aansluiten bij de vraag van zoveel mogelijk doelgroepen, groei op de drukste verbindingen en maatwerk voor de overige verbindingen;
- *verbindend OV*: versterking van het mobiliteitsnetwerk door verbinding te zoeken met ruimtelijke ontwikkelingen en samenwerking met het bedrijfsleven;
- *(maatschappelijk) verantwoord OV*: een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid en duurzaamheid van Brabant door onder andere het

beperken van de emissie, hoge sociale veiligheid en verbeteren van de toegankelijkheid.

Datum

23 mei 2017

Documentnummer

PS: 4193893

De vertaling van de OV-visie in beleid vindt plaats langs drie sporen: concessies voor het regionaal busvervoer, de Ontwikkelagenda Spoor, HOV en Knooppunten en de Vernieuwingsagenda OV.

In de OV-visie is bovendien een nieuwe rolverdeling tussen de provincie, de vervoerder en overige betrokken partijen geschetst. De doorontwikkeling van de concessies vindt door partijen samen plaats in ontwikkelteams.

Ieder van de sporen heeft een eigen dynamiek, tijdspad en historie.

Voor de *concessies* geldt dat twee concessies eind 2014 en een derde eind 2016 zijn gestart (gezamenlijke exploitatiekosten in 2016 €82 miljoen, jaarlijks indexatie, financiering via de Brede Doel Uitkering van het Rijk).

De *Ontwikkelagenda* is een vervolg op een al langer lopend programma voor Spoor, HOV en knooppunten dat zich richt op het verbeteren van de connectiviteit en het versterken van dagelijkse verplaatsingspatronen. De eerste tranche van projecten is van start gegaan in de tweede helft van 2016 (hiervoor is € 4,7 miljoen beschikbaar, partners dragen via cofinanciering een zelfde bedrag bij). In het kader van deze agenda hebben al eerder projecten plaatsgevonden.

De *Vernieuwingsagenda OV* bevindt zich momenteel in de opstartfase waarbij de 'scope' van breder is dan alleen OV: het gaat over het hele mobiliteitssysteem en de plaats van OV daarbinnen.

De uitvoering van het beleid is dus nog niet zo ver, maar de belangrijkste reden om nu na vier jaar toch te evalueren is dat deze evaluatie dan op tijd is als *input voor de Omgevingsvisie*. Bij deze evaluatie is daarom vooral gekeken naar de concessies Oost- en West-Brabant, in beperkte mate de concessie Zuidoost en onderdelen van de Ontwikkelagenda. De Vernieuwingsagenda OV is niet meegenomen in deze evaluatie, omdat deze nog in de opstartfase is.

Het onderzoek bestond uit bestudering van diverse documenten en interviews met betrokkenen. Gekeken is vooral naar de doorvertaling van de OV-visie in de concessies en de Ontwikkelagenda, het sturingsmodel en de rol van de provincie, en de werking in de praktijk van concessies en Ontwikkelagenda.

Bevoegdheid

Op basis van onze uitvoerende rol informeren wij uw Staten over de tussentijdse evaluatie van de OV-visie 2012-2025. Uw Staten kunnen hiervan kennis nemen op basis van uw controlerende rol.

Kernboodschap

Conclusies en aandachtspunten voor de concessies

1. *Logische doorvertaling van de ambities 'vraaggericht' en 'verantwoord' openbaar vervoer in de drie concessies.*

Twee van de drie ambities uit de OV-visie worden vooral ingevuld via de concessies voor het regionaal busvervoer. 'Vraaggericht' en 'verantwoord' komen duidelijk terug in de uitgangspunten. Een belangrijke keuze die is gemaakt voor de concessies in Oost en West is de opbrengstverantwoordelijkheid van de concessiehouder. De concessiehouder draagt hierbij het financiële risico en heeft hierdoor baat bij het inzetten op zoveel mogelijk reizigers (vraaggericht). Verder ligt veel nadruk op het kunnen ademen van de concessie. Dit betekent dat via het ontwikkelteam moet worden ingespeeld op veranderingen in reizigersstromen en behoeften. De vervoerder moet samen met de provincie, gemeenten, vertegenwoordigers van de Gebiedsgerichte Aanpak regio's (GGA's) en het Reizigersoverleg Brabant (ROB) inspelen op veranderingen en vernieuwingen.

De concessie voor Zuidoost bouwt voort op die van Oost en West. Wel is explicieter aandacht besteed aan het inzetten van *alternatieve mobiliteitsoplossingen* binnen het vervoeraanbod (in de vorm van pilots). Binnen de concessie zijn afspraken gemaakt over de inzet van innovatieve oplossingen in twee gebieden met minder vraag. Ook staat *zero emissie* nadrukkelijk centraal. De verschillen tussen Oost en West enerzijds en Zuidoost anderzijds komen voort uit verdergaande technologische ontwikkelingen en de ervaringen die ondertussen waren opgedaan. Daardoor kan in Zuidoost nog verder invulling aan de OV-visie worden gegeven.

2. *Splitsing van de rollen van de provincie in contractmanagement en inhoudelijke beleidsontwikkeling via de ontwikkelteams werkt goed bij de concessies.*

Concrete verandering van de rol van de provincie is dat een splitsing is aangebracht tussen de wettelijke rol van opdrachtgever richting de vervoerder en de ontwikkelfunctie.

- De uitvoering van het contractmanagement verloopt naar tevredenheid, de opzet functioneert goed en de relatie met de ontwikkelteams is helder.
- De werkwijze met ontwikkelteams wordt als een duidelijke verbetering ervaren ten opzichte van het verleden. De centrale rol wordt ingenomen door het tactisch ontwikkelteam. Het overleg binnen dit team wordt als constructief ervaren en de invulling van de voorzittersrol door de vervoerder wordt gewaardeerd. Partijen kunnen in een vroegtijdig stadium meepraten over beslissingen, kunnen zelf initiatieven inbrengen en beschikken over gedetailleerde informatie.
- Het strategisch ontwikkelteam had in de gekozen opzet weinig toegevoegde waarde. Besloten is aan te sluiten bij de stuurgroep BrabantStad Bereikbaar. Dit wordt gezien als een logische keuze.

Datum

23 mei 2017

Documentnummer

PS: 4193893

3. De structuur en uitgangspunten van de concessies blijken in de praktijk goed te werken.

De opbrengstverantwoordelijkheid in combinatie met de gelijkblijvende totale hoeveelheid dienstregelingsuren (DRU's) geeft een duidelijke prikkel aan de vervoerder om in te zetten op het bedienen van zoveel mogelijk reizigers. Meer efficiëntie leidt ertoe dat meer reizigers kunnen worden vervoerd tegen dezelfde bijdrage in de kosten.

Anders dan in het verleden ligt de opbrengstverantwoordelijkheid niet meer bij de provincie maar bij de vervoerder. Een directe link tussen de financiële prikkel voor de vervoerder en het investeren in vernieuwende vervoersoplossingen die buiten de dienstregelingsuren vallen ontbreekt in het contract. Gedurende de concessieperiode gaan eventuele extra opbrengsten door meer reizigers naar de vervoerder. Dit geldt overigens ook voor tegenvallende opbrengsten op andere lijnen. Om tot nieuwe mobiliteitsoplossingen te komen wordt samengewerkt in het tactisch ontwikkelteam waarin partners inclusief de vervoerder samen optrekken. Hiervoor zijn jaarlijkse budgetten beschikbaar. De vervoerder dient hierin het voortouw te nemen. Betrokkenen constateren dat vernieuwing en innovatieve oplossingen echter nog minder goed van de grond zijn gekomen, wat gezien de korte termijn begrijpelijk is.

Verder is er in de OV-visie aandacht voor differentiatie naar doelgroepen (via branding, reisinformatie of tariefacties). Dit dient via de concessie te worden uitgevoerd. Op dit moment zijn de doelgroepen echter nog niet voldoende concreet in beeld om te kunnen spreken van gedifferentieerd beleid voor doelgroepen. Maar ook dit is gezien de korte termijn begrijpelijk.

Conclusies en aandachtspunten voor de Ontwikkelagenda

4. De Ontwikkelagenda vormt een heldere doorvertaling en uitwerking van de ambitie 'verbindend OV' in de OV-visie

De Ontwikkelagenda geeft invulling aan de doelstellingen die zijn geformuleerd binnen de ambitie *verbindend OV* van de OV-visie. Hierbij is zowel aandacht voor de inhoud (opgaven om de (inter)nationale connectiviteit te verbeteren en opgaven om dagelijkse verplaatsingspatronen te versterken), als ook voor de wijze waarop partners worden betrokken bij de uitvoering.

5. Verschillende rollen provincie in de uitvoering van de Ontwikkelagenda zijn aandachtspunt.

De rol van de provincie bij de Ontwikkelagenda is anders dan die bij de concessies. De Ontwikkelagenda is opgesteld door de partners van BrabantStad Bereikbaar en vertegenwoordigers van de GGA regio's. Aan vervoerderszijde hebben NS, ProRail, Arriva en Hermes bijdragen geleverd. In de Ontwikkelagenda heeft de provincie bij de beleidsvorming een rol ingenomen die gericht is op samenwerking met partners in de regio, co-creatie en het geven van ruimte voor initiatieven. De criteria en selectie van projecten zijn door de

Datum

23 mei 2017

Documentnummer

PS: 4193893

Stuurgroep BrabantStad Bereikbaar afgesproken. Hierbij stelt de provincie middelen beschikbaar via het subsidie-instrument. Er is daarmee een wisseling van rol gedurende de uitvoering geweest. Meerdere partijen ervaren dit als verwarrend. Bij hen is behoefte aan meer duidelijkheid vooraf over de rollen van alle betrokken partijen bij de totstandkoming en selectie van projecten. Verder was de tijdsperiode voor het indienen kort en is er behoefte aan actievere ondersteuning van de provincie bij de totstandkoming van de aanvragen.

Datum

23 mei 2017

Documentnummer

PS: 4193893

6. De geselecteerde projecten in 2016 dekken niet alle opgaven in de Ontwikkelagenda af (aandachtspunt voor de toekomst).

De Ontwikkelagenda bevindt zich in een andere fase dan de concessies. De selectie van de projecten in de eerste tranche is recent afgerond. Het is nog niet goed mogelijk te bepalen in hoeverre de gekozen wijze van uitvoering goed functioneert en tot beoogde resultaten leidt. Wel valt op dat voor enkele opgaven voor het verbeteren van (inter)nationale connectiviteit geen projecten zijn ingediend en geselecteerd.

Vervolg

De evaluatie geeft ons een goed beeld van de huidige stand van zaken van de uitvoering van de OV-visie. We constateren dat de OV visie goed is vertaald in het beleid, met enkele aandachtspunten, met name in de praktische invulling van dit beleid. In het algemeen vormen de resultaten van deze evaluatie input voor de omgevingsvisie. Ten aanzien van de aandachtspunten hebben wij de volgende opmerkingen en vervolgstappen:

- N.a.v. bevinding 3: Deze tussentijdse evaluatie richt zich op hoe de OV visie 2012-2025 is vertaald in beleid en hoe dit uitpakt in de praktijk ('doen we de dingen goed?'). Voor de toekomst zien we een verschuiving van het bieden van OV naar het bieden van totale mobiliteit. Dit kan ook gevolgen hebben voor de manier van aanbesteden en inrichting van volgende (mobiliteits)concessies. Dit is onderdeel van het traject toekomst mobiliteit en het programma vernieuwing OV. De inhoudelijke keuzes die we hier nog op willen maken leggen we uiterlijk medio 2018 voor aan uw Staten, waarbij we dit traject al vanaf eind dit jaar met u willen voorbereiden. Over het programma vernieuwing OV wordt u medio juni verder geïnformeerd met een statenmededeling.
- N.a.v. bevinding 5: Met de uitwerking en uitvoering van de starttranche ontstaat meer duidelijkheid over de rollen van alle betrokkenen partijen bij de totstandkoming en selectie van projecten. De nadere invulling van de uitvoering van de ontwikkelagenda, via de ontwikkeldagen waarin de provincie met de gemeenten nadere afspraken maken om de uitvoeringskracht te vergroten, helpt daarbij.
- N.a.v. bevinding 5: Er loopt (in het kader van de omgevingsvisie) een brede evaluatie naar de rollen die de provincie in kan nemen bij de uitvoering van beleid op het gebied van mobiliteit, water, natuur en ruimte, en welke instrumenten hierbij kunnen worden toegepast (gereed medio 2017). De

constateringen ten aanzien van rollen en instrumenten uit deze evaluatie worden hierin meegenomen.

- N.a.v. bevinding 6: De opgaven voor het verbeteren van de (inter-) nationale connectiviteit worden voornamelijk opgepakt via een lobbytraject. Samen met de projecten uit de starttranche worden op deze wijze alle opgaven afgedekt.

Datum

23 mei 2017

Documentnummer

PS: 4193893

Europese en internationale zaken

Niet van toepassing.

Communicatie

We zenden het evaluatierapport toe aan de partijen die direct zijn betrokken bij de tussentijdse evaluatie van de OV visie.

Bijlagen

1. Rapport 'Tussentijdse evaluatie OV visie 2012-2025'.

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

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

ir. A.M. Burger

Opdrachtgever evaluatie: de heer J.H.J.M. ten Doeschate, (073) 681 21 40, jtdoeschate@brabant.nl, eenheid Bestuurlijke Org. en Toezicht van eenheid Algemeen Directeur.

Opdrachtgevers vervolg concessies: de heer H.W.J. Swaans, (073) 681 23 21, hswaans@brabant.nl, cluster Mobiliteit en Infra.

Opdrachtgever vervolg Ontwikkelagenda: de heer B. van den Hout, 06 - 52794507, Bvdhout@brabant.nl, cluster Mobiliteit en Infra.

Opdrachtnemer: de heer J.A. Kuijs, (073) 680 83 13, jkuijs@brabant.nl, afdeling Openbaar Vervoer, cluster Mobiliteit en Infra.