

Memo van de gedeputeerde

C.A. van der Maat

Gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking

Onderwerp

Traject herijking OV visie t.b.v. Themabijeenkomst 18 mei 2018

Geachte Statenleden,

Aanleiding

Op 23 februari 2018 heeft u in de themabijeenkomst "Vernieuwing OV" kennis genomen van het traject om te komen tot een herijking van de huidige OV visie. Naar aanleiding van deze bijeenkomst en ter facilitering van dit traject is een Statenwerkgroep geformeerd. Inmiddels hebben twee bijeenkomsten van deze statenwerkgroep plaatsgevonden. Op verzoek van de Statenwerkgroep heeft de procedurevergadering van 16 april ingestemd met het houden van twee aanvullende themabijeenkomsten: op 18 mei 2018 en 31 augustus 2018. Deze bijeenkomsten worden ook met de Statenwerkgroep voorbereid.

Deze memo dient ter voorbereiding van de themabijeenkomst van 18 mei 2018. Om deze bijeenkomst goed te kunnen duiden blikken wij in het eerste deel van deze memo kort terug op de aanleiding, afbakening en het proces van het traject, op basis van een uitgebreide bespreking hiervan in de bijeenkomst van de Statenwerkgroep van 9 april 2018. In het tweede deel gaan we in op de scenario's die ingrediënten vormen voor de themabijeenkomst van 18 mei 2018 en wat we hiermee gaan doen tijdens de bijeenkomst.

Deel 1: aanleiding, afbakening en proces

Waarom herijking van de OV visie?

De wereld van mobiliteit is flink in beweging. Zo zien we bijvoorbeeld de opkomst van 'Mobiliteit als dienst'¹, iets dat nog niet bestond ten tijde van het vaststellen van de huidige OV visie. In 2017 heeft de provincie een jaar lang een brede dialoog gevoerd met inwoners, marktpartijen, kennisinstellingen en andere overheden over de [toekomst van mobiliteit](#). Uit dit traject zijn een aantal speerpunten naar voren gekomen. Eén van deze speerpunten is:

"De provincie maakt het openbaar vervoer toekomstbestendig en klaar voor mobiliteit als dienst"

We hebben dat speerpunt aangescherpt in de speelveldnotitie:

"De provincie bereid zich voor op de transitie van klassiek OV naar mobiliteit als dienst, en zij bepaalt welke rol zij hierin als overheid moet spelen".

Dit vormt een van de startpunten voor het nader bekijken van hoe we het openbaar vervoer geregeld hebben en wat de impact is van de ontwikkelingen die op ons afkomen.

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

Aan

Statenwerkgroep herijking OV
visie

Kopie aan

van

C.A. van der Maat

Telefoon

(073) 681 20 54

Email

cvdmaat@brabant.nl

¹ Ook wel Mobility as a Service of MaaS genoemd

Waarom nu?

In 2022 loopt de huidige concessie in West Brabant af. Dat lijkt nog ver weg, maar het uitzetten van een concessie aanbesteding is een langdurig en gedetailleerd proces dat jaren in beslag neemt. Dat wil zeggen dat wanneer er niets aangepast zou worden en we exact hetzelfde blijven doen, we aan het eind van 2018 moeten starten met de aanbestedingsprocedure. Een herijking van de OV visie dient dan ook voor het eind van het 2018 afgerond te zijn.

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

Welke stappen zijn hiervoor nodig?

Om voorbereid te zijn op de transitie naar Mobiliteit als dienst, en om hier positie in te kunnen nemen wat betreft je rol is het van belang te weten wat je wilt en wat er mogelijk is. Om ervaring op te doen met mobiliteit als dienst en vernieuwende mobiliteitsconcepten [experimenteren](#) we in de praktijk. Parallel daaraan werken we toe naar een herijking van de OV visie. Herijking omdat we niet vanaf nul beginnen, maar uitgaan van de huidige visie en kijken wat de ontwikkelingen die we zien doen met de manier waarop we daar invulling aan geven. Met andere woorden: doen we de goede dingen? Hoe ingrijpend deze herijking is, hangt af van de keuze voor de scenario's.

De bouwstenen voor dit traject hebben we opgenomen in de [speelveldnotitie](#): 'Van klassiek OV naar Mobiliteit als dienst'. De bouwstenen zijn de waarden die onder het OV liggen, de dilemma's die ontstaan waar waarden in conflict met elkaar zijn en mogelijke aansturingsmodellen voor de toekomst. De speelveldnotitie vormt het startpunt voor dit traject.

We werken toe naar een herijkte **OV visie die voor 10 tot 15 jaar vast staat**. De visie is geldig voor 10 tot 15 jaar maar hoe de visie in de praktijk wordt ingevuld is adaptief per regio. Dit krijgt vorm in een aparte adaptieve aanpak die aangepast wordt naar gelang ontwikkelingen hierom vragen of dit beter past bij de situatie in een bepaalde regio (binnen de kaders van de herijkte OV visie). Bij de besluitvorming in het najaar van 2018 ligt dus de herijkte OV visie voor, samen met een voorstel voor de adaptieve aanpak. Dit bestaat uit een roadmap en kader voor de adaptieve aanpak met een focus op de eerste stappen voor het concessiegebied West Brabant (waar de huidige concessie het eerst afloopt).

Het traject van uw Staten richt zich in deze fase primair op het herijken van de visie. De invulling van die visie via de adaptieve aanpak is hiervan een afgeleide. Dat wil zeggen dat hetgeen besproken wordt op **strategisch niveau** zit. We hebben het in eerste instantie vooral over wat we willen, maar nog niet over hoe we dit dan in de praktijk gaan uitwerken. We geven hierbij wel een doorkijk naar wat de strategische keuzes kunnen betekenen voor de praktijk. Voor de zomer ligt de focus op het visie deel in de Statenwerkgroep, na de zomer zal ook ingegaan worden op de roadmap en de kaders voor de adaptieve aanpak.

Financieel kader

We kijken in dit traject naar het budget dat jaarlijks beschikbaar is bij PNB voor het uitvoeren van regionaal OV. Dit is een bedrag van ruim € 90 miljoen. Hierbij gaat het niet om een uitbreiding of inkrimping van het budget, maar om de vraag: hoe kunnen we deze “mobiliteitseuro’s” zo slim en effectief mogelijk besteden? Ten aanzien van welke maatschappelijke effecten is een politieke keuze. Hierbij kijken we breder dan de traditionele invulling (het inkopen van dienstregelingsuren), waarbij het toepassingsgebied van het budget in elk geval binnen Mobiliteit als dienst moet passen. Het budget is dus bedoeld voor het inzetten van mobiliteitsdiensten waaronder ook klassiek OV (en bijvoorbeeld in principe niet voor infra en ontwikkeling van materieel). Om de € 90 miljoen in context te plaatsen: dit is ongeveer 1/3 van de totale uitgaven van de provincie aan mobiliteit.

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

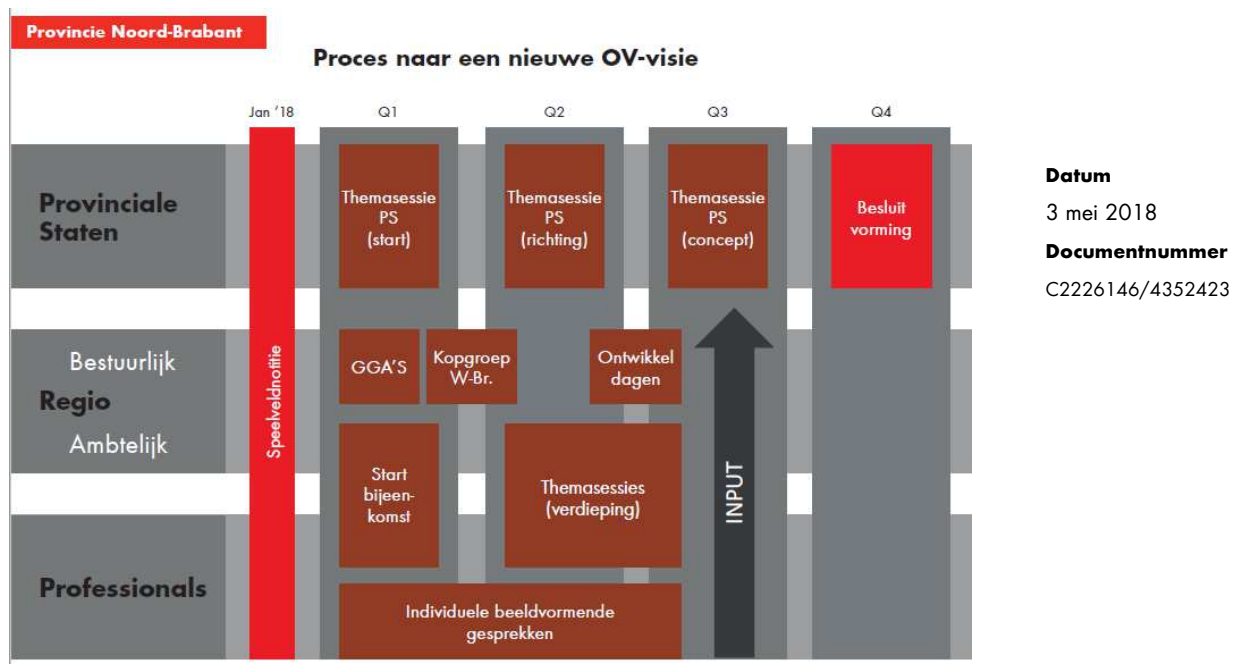
Wettelijk kader

Als concessieverlener voor het busvervoer in Brabant is de provincie verantwoordelijk voor de invulling van het regionale OV. Het aanbieden van OV is overigens (strikt genomen) geen verplichting, het gaat erom dat als er OV wordt aangeboden dat de provincie hierin een rol heeft. In dit traject kijken we breder dan traditioneel OV en zoeken nadrukkelijk naar kansen die in het bredere vlak van de mobiliteit te vinden zijn. De besluitvorming richt zich op dat waarvoor wij als provincie verantwoordelijk zijn namelijk het regionaal OV dat in de toekomst ook ingevuld kan worden door mobiliteitsdiensten.

Hoe gaan we dit doen?

Het traject kent drie hoofdstromen:

- de hoofdlijn is die van **Provinciale Staten**; we werken immers toe naar een herijking van de OV visie die ter besluitvorming voorgelegd wordt in Provinciale Staten in het najaar van 2018. Het totale proces (alle stromen) is erop gericht om een gedegen besluitvorming mogelijk te maken.
- De tweede stroom is die van de **regio's / gemeenten**. Zij hebben geen formele bevoegdheid op het gebied van OV, maar worden betrokken in een adviesfunctie richting de provincie en kunnen reflectie geven op mogelijke scenario's in relatie tot specifieke (regionale) thema's.
- De derde stroom is die van **professionals**. Dit zijn marktpartijen (oude en nieuwe partijen), adviseurs, ambtenaren van andere overheden, kennisinstellingen, belangenorganisaties en reizigers (via het Reizigersoverleg Brabant). Hier werken we voornamelijk aan de concrete invulling. Het gaat hier vooral om het in beeld krijgen van de mogelijkheden en onmogelijkheden voor aansturingsmodellen en het aanscherpen van scenario's.

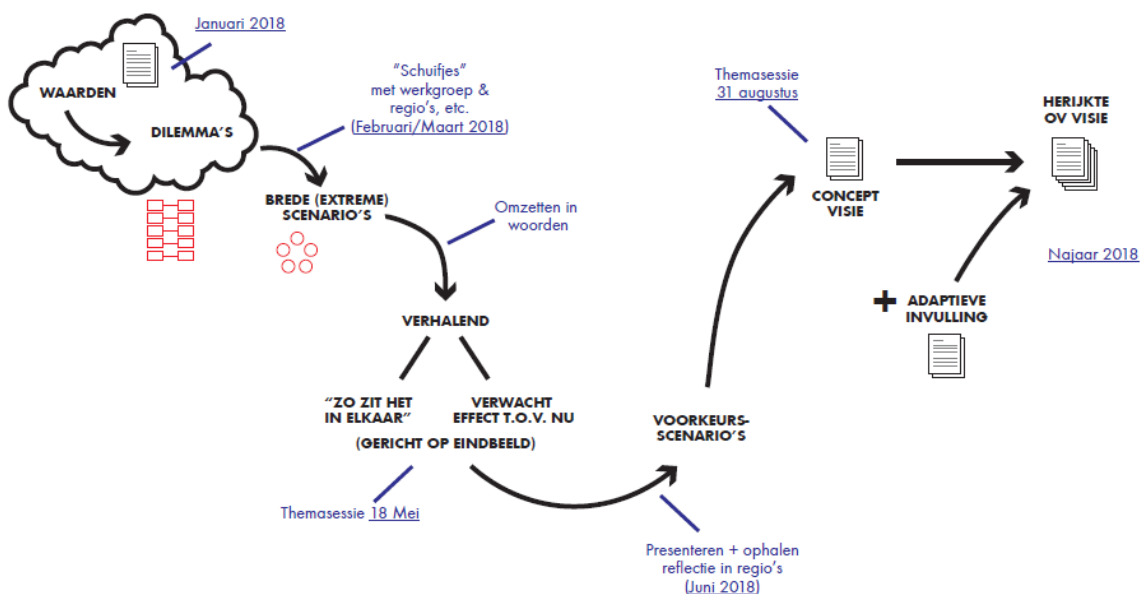


Rol van de Statenwerkgroep

De rol van de Statenwerkgroep is gericht op het mogelijk maken van een goede besluitvorming. Het gaat hier dan over het meedenken over de wijze waarop PS betrokken wordt bij het proces en de inhoudelijke invulling / opzet van bijeenkomsten e.d.

De werkgroep is niet politiek. Dat wil zeggen dat er bijvoorbeeld geen oordeelsvorming in politieke zin plaats kan vinden. (Bij het voorbereiden van de themabijeenkomsten kan het zo zijn dat er wordt geoefend met de inhoud. Dit is vooral bedoeld om te toetsen of iets kan werken bij de themabijeenkomst of om ontbrekende onderwerpen helder te krijgen).

Processtappen: wat hebben we gedaan en een doorkijk



Aan de hand van de bouwstenen uit de speelveldnotitie doorlopen we de volgende stappen:

- a. We kijken welke **waarden** met elkaar in conflict zijn en vertalen die naar **dilemma's**; *(dit is onderdeel van de speelveld notitie)*
- b. Aan de hand van de meest onderscheidende dilemma's zijn we gaan oefenen om te kijken welke dilemma's kunnen leiden tot onderscheidende **scenario's**. *(om hier input op te krijgen hebben we dit besproken met de regio's tijdens de portefeuillehouder overleggen van de GGA's in februari en maart, met professionals en de Statenwerkgroep).*
- c. De input vanuit de regio's en vanuit professionals werken we uit naar **beschrijvende scenario's** bestaande uit een deel waarin we kort uitleggen wat het scenario betreft, aangevuld met hoe dat scenario naar verwachting scoort op een aantal indicatoren (ten opzichte van de huidige situatie). Hierbij werken we de scenario's extreem uit en gericht op de eindsituatie (we gaan niet in op de manier om daar te komen, dat is onderdeel van de adaptieve invulling).
- d. Op basis van de behandeling van de scenario's tijdens de **themabijeenkomst** op 18 mei 2018 destilleren we per scenario welke elementen wel en welke elementen niet wenselijk zijn. Deze elementen vormen de input voor het construeren van een of enkele voorkeursscenario's.
- e. Een eerste opzet van **voorkeursscenario**(s) bespreken we in de regio's tijdens de ontwikkeldagen Ruimte-Mobiliteit. Hier kunnen de regio's hun reflectie geven op de scenario's. Deze wordt ook besproken in de Statenwerkgroep.
- f. Het voorkeursscenario wordt omgezet naar een **concept herijkte OV visie**. Deze stap wordt vervolgens toegelicht / doorgewerkt in de themabijeenkomst op 31 augustus 2018.
- g. Ten slotte wordt de concept herijkte OV visie omgezet in een **Statenvoorstel** en samengebracht met een voorstel voor de adaptieve aanpak (roadmap en kaders voor de aanpak) met focus op eerste stappen voor het concessiegebied West Brabant.

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

Deel 2: Themabijeenkomst 18 mei

Werken met scenario's

In het proces heeft u kunnen zien dat we toewerken naar een herijking van de OV visie. Dit doen we vanuit de waarden die onder het OV liggen en die we vertaald hebben in dilemma's. De meest onderscheidende dilemma's hebben we vertaald naar scenario's. Deze scenario's hebben we vervolgens uitgewerkt in de meest verregaande vorm, dat wil zeggen: we gaan uit van de keuze voor een één bepaald beleidsdoel en werken vervolgens het scenario uit vanuit dat beleidsdoel zonder compromissen aan andere beleidsdoelen. Deze scenario's zijn niet bedoeld als een realistisch einddoel, maar zijn een benodigde tussenstap die ingrediënten oplevert voor verder scenariovorming.

De inhoudelijke stappen om te komen van waarden naar de scenario's zijn als bijlage opgenomen.

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

Welke scenario's hanteren we?

We starten met een basisscenario, dat is het voortzetten van de huidige werkwijze die wordt gekenmerkt door een focus op efficiency. De hierbij benoemde effecten ten opzichte van het nu komen dan voort uit het voortzetten van bewegingen binnen de huidige werkwijze. De andere scenario's zijn (in alfabetische volgorde:)

- Duurzaamheid centraal
- Innovatie centraal
- Reiziger centraal
- Vrije markt centraal

Op de volgende pagina's volgt per scenario een korte beschrijving van dat scenario. Vervolgens wordt indicatief aangegeven welke effecten dat scenario logischerwijs zou kunnen hebben op een aantal indicatoren (in alfabetische volgorde) ten opzichte van de huidige situatie.

Indicatoren die niet onderscheidend zijn voor de scenario's hebben we hier niet opgenomen. Dat wil niet per definitie zeggen dat deze geen rol krijgen in de uiteindelijke voorkeursscenario's, maar dat ze voor deze stap niet noodzakelijk zijn. Zo vormt bijvoorbeeld de vraag hoe om te gaan met privacy een belangrijk element voor hoe de informatievoorziening (en daarmee Mobiliteit als dienst) in de toekomst vorm krijgt. Dit vraagstuk overstijgt het mobiliteitsveld en is daarbij niet onderscheidend voor de scenario's in deze stap (en komt derhalve niet terug in die scenario's). Als we het over data hebben in de scenario's dan betreft het open data ten behoeve van de markt (werking / -ontwikkeling) of reiziger.

Behandeling scenario's tijdens de themabijeenkomst

Tijdens de themabijeenkomst op 18 mei 2018 worden de scenario's toegelicht zodat u een voldoende compleet beeld heeft van wat deze scenario's behelzen. Op basis hiervan willen we allereerst de volledigheid toetsen. Met andere woorden: geven deze scenario's alle relevante keuzeopties op visieniveau weer?

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

Vervolgens vragen wij u per scenario aan te geven welke elementen wenselijk zijn en welke elementen onwenselijk zijn.

Voor de duidelijkheid: **de scenario's zijn geen realistische eindbeelden**, maar uitvergrotingen van richtingen. U kunt dus niet kiezen voor een bepaald scenario dat wordt voorgelegd, maar aangeven wat u wel en wat u niet aanspreekt per scenario.

Vervolgstappen

De tijdens de themabijeenkomst opgehaalde wenselijke en onwenselijke elementen vormen de input voor het vorm geven aan één of enkele voorkeursscenario's. Deze zullen – in samenspraak met de Statenwerkgroep – worden uitgewerkt en voorgelegd in de themabijeenkomst van 31 augustus 2018. Daar zal dan ook een doorkijk worden gegeven naar de roadmap en adaptieve aanpak behorende bij de herijkte OV visie.

Basis plus scenario: voortzetten huidige aanpak

In dit scenario gaan we door op de huidige weg. De focus blijft op efficiency en grote stromen en vervoer voor de massa. Er worden voornamelijk bewezen concepten toegepast. De reiziger heeft beperkte keuzevrijheid. De provincie bepaalt vooraf en zekerheid is belangrijk.

In de transitie naar mobiliteit als dienst is een concessie een onderdeel waar we eisen aan zullen stellen, bijvoorbeeld over open data en tariefsystemen en zero emissie per 2025. In een voortzetting van het huidig systeem is er minder ruimte voor nieuwe marktpartijen om MaaS aan te bieden. Grote OV vervoerders hebben hierop een soort monopolie positie.

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

indicator

Aanbod
Bereikbaarheid steden
Duurzaamheid
Gebruik van het OV
innovatie
Keuzevrijheid reizigers
Leefbaarheid kleine kernen
marktwerking
Prijsdifferentiatie
Rol overheid
Voor Wie
Waar
Werkgelegenheid chauffeurs

Verwacht effect t.o.v. huidige situatie

Blijft gelijk
Blijft gelijk / Stijgt
Blijft gelijk / toename door zero emissie vloot per 2025
Geleidelijke toename in totaal, vooral (inter)stedelijk
Beperkt binnen concessie
Blijft gelijk (beperkt)
Onder druk door verdere focus op grote stromen
Blijft gelijk (monopolie positie voor vervoerder)
Blijft gelijk (één uniform tarief)
Vooraf bepalen
Blijft gelijk (De massa)
Blijft gelijk (Op grote stromen)
blijft gelijk

LET OP:

Deze scenario's zijn niet bedoeld als een realistisch einddoel, maar zijn een benodigde tussenstap die ingrediënten oplevert voor verder scenariovorming.

Scenario: Duurzaamheid centraal

In dit scenario wordt duurzaamheid extreem centraal gesteld. Dit gaat verder dan alleen zero emissie bussen en stelt bijvoorbeeld eisen aan de productiemethode en afbreekbaarheid van vervoersoplossingen (*cradle to cradle*). Zero emissie is vanaf 2025 de standaard voor nieuwe bussen. Helemaal gaan voor duurzaamheid zal effect hebben op het aanbod, dat onder druk zal komen te staan omdat bijvoorbeeld *cradle to cradle* voertuigen duurder zijn. De focus zal liggen op grote stromen en mobiliteit als dienst hierop omdat bundeling duurzaam is. Hierdoor richt je je op de massa.

We faciliteren alleen deeldiensten als meerijden of deelauto's als deze bijvoorbeeld elektrisch zijn. Ook staat binnen mobiliteit als dienst duurzaamheid centraal, reisadvies zal gebaseerd zijn op de meest duurzame verplaatsing. Hierbij is voor korte afstanden de fiets hét vervoermiddel en voor langere afstanden en op grotere stromen duurzame vervoersmiddelen. Over het geheel blijft de keuzevrijheid van de reizigers beperkt. Doelgroepen die niet kunnen fietsen zouden hierdoor problemen kunnen ondervinden.

De overheid heeft een sterke rol in het vooraf voorschrijven van de doelstelling duurzaamheid en een voorbeeldfunctie in het promoten ervan.

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

indicator

Aanbod

Bereikbaarheid steden

Duurzaamheid

Gebruik van het OV

innovatie

Keuzevrijheid reizigers

Leefbaarheid kleine kernen

marktwerking

Prijsdifferentiatie

Rol overheid

Voor wie

Waar

Werkgelegenheid chauffeurs

Verwacht effect t.o.v. huidige situatie

Neemt af (wellicht wel aanvulling met fietsoplossingen)

Blijft gelijk (concentratie aanbod op de – vaak interstedelijke – grote stromen.)

Neemt toe

Neemt af (wellicht meer fietsverplaatsingen)

Neemt toe (toegespitst op duurzaamheid)

Blijft beperkt

Onder druk door focus op grote stromen

Grote mate van sturing beperkt marktwerking (concessiemodel lijkt hier het best te passen).

Naar tijdstip om een optimale bezetting te krijgen

Vooraf bepalen en voorbeeldfunctie

Blijft gelijk (de massa)

Blijft gelijk (op grote stromen)

Neemt langzaam af

LET OP:

Deze scenario's zijn niet bedoeld als een realistisch einddoel, maar zijn een benodigde tussenstap die ingrediënten oplevert voor verder scenariovorming.

Scenario: Innovatie

In dit scenario wordt innovatie extreem centraal gezet. Het toekomstig "mobiliteit als dienst systeem" is een living lab voor innovaties. Hier wordt optimaal de ruimte gegeven voor nieuwe technieken en innovaties. Brabant is daarmee een voorbeeld voor de hele wereld op het gebied van mobiliteit.

Innovatie zal zich vooral richten op vervoer op grote stromen en voor grote groepen mensen (massa). Er zullen veel verschillende producten zijn, daar waar een innovatie op mogelijk is wordt dit aangeboden. Er is dus een meer divers aanbod in producten, maar minder stabiel omdat producten ook weer zullen verdwijnen. Hierbij zullen ook verschillende tarieven horen.

De overheid stuurt alleen op innovatie, andere beleidsdoelen zijn hier ondergeschikt aan. Beschikbare middelen worden ingezet voor state of the art innovaties, het aanbod is van ondergeschikt belang. De overheid bepaald vooraf dat innovatie belangrijk is, maar geeft daarna innovatieve marktpartijen maximaal de ruimte. Hierbij zit de rol meer op faciliteren en reguleren.

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

indicator

Aanbod

Bereikbaarheid steden

Duurzaamheid

Gebruik van het OV

innovatie

Keuzevrijheid reizigers

Leefbaarheid kleine kernen

marktwerking

Prijsdifferentiatie

Rol overheid

Voor wie

Waar

Werkgelegenheid chauffeurs

Verwacht effect t.o.v. huidige situatie

Neemt af, wel veel variatie in producten. Minder stabiel aanbod

Blijft gelijk / neemt wellicht iets af

Neemt op korte termijn waarschijnlijk af

Zal niet direct leiden tot meer reizigers, eerder tot minder

Neemt toe (over het hele spectrum)

Neemt toe (wel meer onzekerheid)

Neemt af

Hier lijken verschillende aansturingsmodellen te passen, afhankelijk van keuze hierin.

Op product

Faciliterend (minder op inhoud) en regulerend, voorbeeldfunctie

Blijft gelijk (de massa)

Blijft gelijk (op grote stromen)

Neemt af

LET OP:

Deze scenario's zijn niet bedoeld als een realistisch einddoel, maar zijn een benodigde tussenstap die ingrediënten oplevert voor verder scenariovorming.

Scenario: Reiziger centraal

In dit scenario wordt de individuele reiziger extreem centraal gesteld. Welke vervoersmiddelen waar worden ingezet en met welke kwaliteit wordt door de reiziger zelf bepaald. De overheid schrijft voor dat de reiziger het uitgangspunt is, maar zet andere beleidsdoelen aan de kant als de reiziger hier geen behoefte aan heeft. Het beschikbare geld wordt ingezet om zoveel mogelijk reizigers een goed product te bieden. Overal wordt voorzien in een bij de vraag passend aanbod. Wanneer het aanbod kwalitatief anders is dan mag ook een ander tarief gevraagd worden. Hierdoor zullen verschillende producten worden aangeboden door verschillende aanbieders.

Dit zal veelal gebeuren door een directe relatie tussen markt en klant zodat hier goed op ingespeeld kan worden. De overheid kan hierin een rol hebben door monitoring en het openstellen van data zodat de markt meer inzicht heeft in de reiziger. Hierbij zal de overheid enkel een faciliterende rol spelen en niet op andere collectieve beleidsdoelen sturen.

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

indicator

Aanbod

Bereikbaarheid steden

Duurzaamheid

Gebruik van het OV
innovatie

Keuzevrijheid reizigers

Leefbaarheid kleine kernen
marktwerking

Prijsdifferentiatie

Rol overheid

Voor Wie

Waar

Werkgelegenheid chauffeurs

Verwacht effect t.o.v. huidige situatie

Neemt toe, gedifferentieerd

Onder druk door meer verschillende vervoersstromen
(minder bundeling)

Neemt af, tenzij de reiziger hierom vraagt

Neemt toe

Neemt op korte termijn af, tenzij de reiziger hierom
vraagt

Neemt toe

Neemt toe

Verschillende aansturingsmodellen zijn hier toepasbaar,
afhankelijk van keuze hierin

Op kwaliteit product

Faciliterend (minder op inhoud), spelregels (o.a. ten
aanzien van open data) opstellen

Zo veel mogelijk verschillende doelgroepen

Op alle mogelijke stromen

Blijft gelijk / neemt toe

LET OP:

Deze scenario's zijn niet bedoeld als een realistisch einddoel, maar zijn een benodigde tussenstap die ingrediënten oplevert voor verder scenariovorming.

Scenario: Vrije markt

In dit scenario staat de vrije markt extreem centraal. Dit betekent dat de markt bepaalt welke vorm van vervoer met welke kwaliteit en kwantiteit wordt aangeboden. Vervoer wordt vooral geboden daar waar de markt potentie ziet (waar geld te verdienen is, waarschijnlijk voor de massa en op grote stromen), hierin zal de markt niet veel risico nemen en vooral gaan voor bewezen concepten. Er zullen veel verschillende producten worden aangeboden door verschillende aanbieders. Hier horen ook verschillende tarieven bij. De markt doet hierbij aan zelfregulering, als de klant het tarief niet wil betalen zal dit naar beneden moeten. De keuzevrijheid van de reiziger zal toenemen, maar het aanbod wordt onoverzichtelijker.

Dit is het enige scenario waarbij de overheid zich vanaf het begin terugtrekt en direct in de faciliterende en regulerende rol gaat zitten om de markt optimaal vrijheid te bieden

Datum

3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

indicator

Aanbod

Verwacht effect t.o.v. huidige situatie

Blijft in totaal gelijk (toename in variatie en aanbod producten op plaatsen en tijden waar veel vraag is, afname op ander plaatsen).

Bereikbaarheid steden

Blijft gelijk, neemt toe

Duurzaamheid

Neemt op korte termijn waarschijnlijk af

Gebruik van het OV

Zal waarschijnlijk leiden tot meer reizigers

innovatie

Korte termijn blijft dit gelijk, naar verwachting zal deze door concurrentie op middellange termijn toenemen.

Keuzevrijheid reizigers

Neemt toe op plaatsen waar veel vraag (en dus aanbod) is.

Leefbaarheid kleine kernen

Neemt waarschijnlijk af

marktwerking

Neemt toe

Prijsdifferentiatie

Op alle mogelijke fronten (product, tijdstip, regio, etc. De markt bepaalt dit)

Rol overheid

Vanaf het begin al faciliterend en regulerend (minder op inhoud),

Voor wie

Blijft gelijk (de massa)

Waar

Blijft gelijk (op grote stromen)

Werkgelegenheid chauffeurs

Hangt af van de typen vervoersvormen die door de markt worden geboden, zal waarschijnlijk afnemen door meerijdopties e.d.

LET OP:

Deze scenario's zijn niet bedoeld als een realistisch einddoel, maar zijn een benodigde tussenstap die ingrediënten oplevert voor verder scenariovorming.

Met vriendelijke groet,

C.A. van der Maat

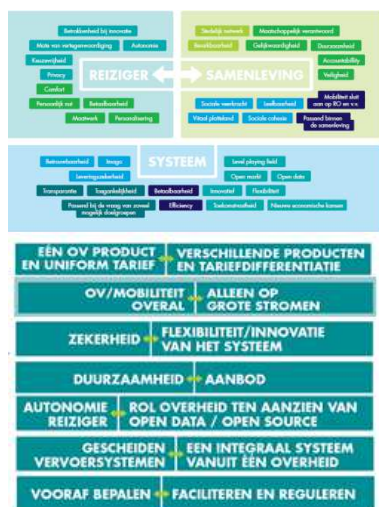
Datum

3 mei 2018

Documentnummer

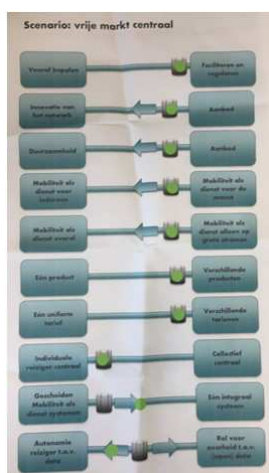
C2226146/4352423

Bijlage: Van waarden naar scenario's



Step 3:

De meest onderscheidende dilemma's hebben we vervolgens gepakt en uitgewerkt in enkele scenario's aan de hand van 'schuifjes'. O zijn we in gesprek gegaan met de regio's en professionals om scherp te krijgen waar per scenario deze schuifjes dan moeten komen te staan. In dit voorbeeld ziet u hoe dat werkt voor het scenario 'innovatie en vrije markt centraal'.



Step 5:

Dit is de start van het omzetten van de 'schuifjes scenario's' naar beschrijvende scenario's. Dit aan de hand van het terugbrengen van de scenario's naar kernwoorden en aan de hand hiervan in gesprek te gaan met bestuurders (Brabantstad) en professionals. Deze gesprekken vormden mede input voor de beschrijvende scenario's in deze memo.

Vervolg:

Uit de Themabijeenkomst van 18 mei halen we ingrediënten voor het vormgeven van één of enkele voorkeurscenario's voor de themabijeenkomst van 31 augustus. Deze zullen de basis vormen voor de herijkte OV visie en adaptieve aanpak.

Step 1:

In de speelveldnotitie hebben we in beeld gebracht welke waarden er liggen onder het huidige OV.

Datum

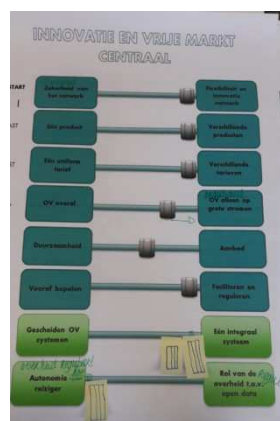
3 mei 2018

Documentnummer

C2226146/4352423

Step 2:

Daar waar waarden met elkaar in conflict zijn spreken we van dilemma's. Dat zijn ook de plaatsen waar keuzemogelijkheden zitten.



Step 4:

Aan de hand van de gevoerde gesprekken en ontvangen feedback zijn zowel de dilemma's als de scenario's aangepast. In dit voorbeeld zien we dat het scenario uit stap drie is opgeknipt. In dit voorbeeld ziet u hoe het scenario 'vrije markt' er uit komt te zien. Deze methodiek is met de Statenwerkgroep doorgewerkt en goed ontvangen.

