

*Onderwerp*

Mobiliteitsmanagement en bedrijventerreinen

Registratienummer

1164653

Datum

26 mei 2011

Auteur

R.P.F. Bijkerk (externe procesbegeleider) / W. Boerma (SGR)

Afdeling/Bureau

SGR

Doel van deze notitie

1. Het uitspreken van een gevoel over het advies van de 'oude' Staten aan de 'nieuwe' Staten.
2. Het doen van een uitspraak over de voorgestelde procesgang met betrekking tot de afronding van de pilot strategische sturing.

Inleiding

Als vervolg op de tijdens de panoramaronde van 27 april jongstleden verzorgde presentatie over 'Mobiliteitsmanagement en bedrijventerreinen' wordt u hierbij aangaande dit onderwerp, dat voortvloeit uit de pilot strategische sturing en het statenbesluit van 27 januari 2011 (zie de bijlage), een aantal vraag- en beslispunten voorgelegd.

Openbaarheid

Passief openbaar

Portefeuillehouder

n.v.t.

*Achtergrond***Pilot strategische sturing**

De presentatie over 'Mobiliteitsmanagement en bedrijventerreinen' kwam voort uit de gedurende het laatste jaar van de vorige statenperiode, naar aanleiding van de statenconferentie van 2009 en op verzoek van het presidium, door de toenmalige statencommissie Werk uitgevoerde pilot betreffende agendering en sturing door de Staten. Voor deze pilot koos de commissie 'tariefdifferentiatie in het OV' als politiek-inhoudelijk onderwerp. In de praktijk had de pilot daarbij overigens slechts betrekking op een aantal (belangrijke) streekbuslijnen waarvoor een rechtstreekse provinciale betrokkenheid geldt.

Thema

Bestuur

Routing

Daarmee ging het dus om twee dingen:

- 1) Het via een pilot vormgeven en uitproberen van een voor de toekomst (de nieuwe statenperiode) goed bruikbare aanpak en een goed bruikbaar instrumentarium op het vlak van politieke agendering en strategische sturing door de Staten;
- 2) Het via het gekozen politiek-inhoudelijke onderwerp tegelijkertijd boeken van een concreet resultaat (niet theoretiseren maar handen aan de ploeg).

Beide elementen kwamen tijdens de panoramaronde-presentatie op 27 april aan de orde.

Proceskant

Wat betreft de proceskant, het vormgeven en uitproberen van een voor de toekomst geschikte aanpak op het vlak van agendering en sturing, werden de volgende resultaten geboekt:

Opinieronde Statendag

8 juni 2011



- De pilot werd - als proces - door de betrokken statenleden als inspirerend en succesvol ervaren;
- Het presidium (in oude samenstelling), dat op 15 februari jongstleden een door de externe begeleider opgestelde procesevaluatie besprak, trok in dezelfde geest positieve conclusies;
- De pilot heeft voor de nieuwe Staten inderdaad een goed bruikbaar 'model' opgeleverd van criteria (aangaande geschiktheid van een onderwerp voor strategische sturing) en stappen - via de drieslag (1) inhoudelijke oriëntatie, (2) dialoog met de bestuurlijke en maatschappelijke omgeving, (3) onderlinge politieke discussie - met een bijbehorende 'menukaart' aan opties en instrumenten;
- De dialoogfase van de pilot werd in het bijzonder gewaardeerd omdat de Staten / de provinciale volksvertegenwoordigers zichzelf toen als het ware op de kaart zetten bij burgers, in de media, bij bestuurders en bij belangenbehartigers. De dialoogfase kreeg vorm door middel van twee rondetafelgesprekken (één met vervoerders en belanghebbenden, één met de direct betrokken gemeentelijke en provinciale bestuurders), een enquête onder buspassagiers (afgenomen door statenleden) en via de provinciale website, en het bevragen van het Flevolandpanel.

Op 17 mei jongstleden heeft het presidium (in nieuwe samenstelling) besloten de procesresultaten (voornoemde criteria, stappen, opties en instrumenten) van de pilot strategische sturing te laten vastleggen in een 'spoorboekje' dat door de Staten kan worden benut bij het vormgeven van de politiek-agenderende en sturende rol.

Inhoudelijke kant

Politiek-inhoudelijk werd de pilot, althans wat betreft Provinciale Staten in oude samenstelling, afgesloten tijdens de statenvergadering van 27 januari jongstleden. Bij die gelegenheid werd met algemene stemmen een statenvoorstel aanvaard met als essentie:

- Tariefdifferentiatie is een interessante optie indien zij wordt geïntegreerd in het bredere concept van mobiliteitsmanagement;
- Ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerreinen per OV verdient nader onderzoek, met als invalshoek mobiliteitsmanagement inclusief de optie van tariefdifferentiatie en met als aandachtspunt het verkrijgen van financiële bijdragen vanuit bijvoorbeeld het bedrijfsleven;
- Het nadere onderzoek vorm te geven door onder meer rondetafelgesprekken (van Provinciale Staten via de woordvoerders OV) met het bedrijfsleven, gemeenten en andere betrokkenen te organiseren en deze te benutten ter afronding van de pilot, een afronding uitmondtend in een statenbesluit.

Bovenstaand nader onderzoek, inmiddels aangeduid als 'mobiliteitsmanagement en bedrijventerreinen', betreft dus in wezen een advies van de oude Staten aan de nieuwe Staten.

De vraagstelling

U wordt gevraagd uw gedachten te laten gaan en uw oordeel te geven over het bijgevoegde statenbesluit van januari waarin wordt geconcludeerd dat een nader onderzoek naar de OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen politiek-inhoudelijk wenselijk is en dat door middel van een dergelijk onderzoek tevens de pilot strategische sturing adequaat kan worden afgerond.

Het gaat nu dus vooral om de inhoudelijke zijde, maar dat laat onverlet dat het u natuurlijk vrij staat tevens stil te staan bij de proceskant van de pilot.



Afbakening en onderbouwing

Ter afbakening en onderbouwing van het bedoelde nadere onderzoek zijn in ieder geval de volgende punten van betekenis:

- Allereerst is het van belang vast te stellen dat het - denkend vanuit de provinciale OV-rol - wellicht voor de hand ligt het nadere onderzoek betrekking te laten hebben op de OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen in de Noordoostpolder en van het bedrijventerrein bij Zeewolde;
- Verder is het van belang te constateren dat de (tekortschietende of afwezige) OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen tijdens de pilot - ook tijdens de dialoog met de maatschappelijke en bestuurlijke omgeving - naar voren is gekomen als een reëel en dringend probleem én als een binnen de provinciale invloedssfeer liggende reële kans voor verbetering. Mits bezien in het bredere kader van mobiliteitsmanagement - dus niet verengd tot het al dan niet werken met gedifferentieerde tarieven - en mits ook aanvullende financieringsbronnen, bijvoorbeeld via het bedrijfsleven, in beeld worden gebracht;
- Voorts is bij navraag bij het Bureau Verkeer en Vervoer gebleken dat een eventueel nader onderzoek betreffende mobiliteitsmanagement en bedrijventerreinen, zoals hierboven beschreven, in beginsel goed past in de actuele provinciale OV-context (overstap naar de OV-chipkaart, de ontwikkelingen inzake de OV-concessie IJsselmond¹). Met andere woorden: er valt voor de Staten, als het gaat om een betere OV-bereikbaarheid van de onderhavige bedrijventerreinen, ergens over te praten (zowel met de maatschappelijk en bestuurlijk betrokkenen als tussen woordvoerders en fracties onderling) en ergens over te beslissen.

Tijdpad

Voor het nadere onderzoek - en daarmee voor de afronding van de pilot strategische sturing - tekent zich het navolgende tijdpad af:

- 29 juni: (korte) werksessie met de OV-woordvoerders, de in de voorgaande pilotfase verzamelde informatie en verworven inzichten worden overgedragen en er kan van gedachten worden gewisseld over de opzet van de rondetafelgesprekken alsmede over het al of niet inzetten van andere instrumenten;
- September: twee rondetafelgesprekken van PS (via de woordvoerders OV) met bedrijfsleven, gemeenten en andere betrokkenen; één rondetafelgesprek in / voor de Noordoostpolder en één in / voor Oostelijk Flevoland (Zeewolde);
- Oktober / november: behandeling uitkomsten tijdens opinieronde, desgewenst uitmondend in een (richtinggevend / kaderstellend) statenvoorstel.

Tot Slot

De ervaring heeft inmiddels geleerd dat bovengenoemde activiteiten zich doorgaans goed laten inpassen in het vastgestelde vergaderschema en dat voor de statenleden het tijdsbeslag alleszins binnen de grenzen der redelijkheid blijft.

¹ Op dit moment wordt gepraat over verlenging met een jaar van de huidige concessie. Daarna moet een nieuwe concessie ingaan. Daarin zal de financieringswijze ingrijpend zijn gewijzigd: de provincie - en niet langer de vervoerder - wordt 'opbrengstverantwoordelijk', verantwoordelijk dus voor de opbrengsten uit kaartverkoop. Dit houdt in dat vanaf dat moment voor de opdracht gevende provincies volledige vrijheid bestaat om de tarieven, al dan gedifferentieerd, vast te stellen zonder samenspraak met de vervoerder. Daar staat echter tegenover dat de financiële gevolgen van tariefbeslissingen voor rekening en risico van de bij de concessie betrokken provincies zijn.



Het speelveld

De partijen die een rol spelen bij het onderwerp van deze notitie zijn:

- de provincie
- de gemeenten
- vervoerders
- bedrijven
- maatschappelijke organisaties
- belangenbehartigers

Open vragen voor discussie

1. Hoe beoordeelt u het advies zoals verwoord in het statenvoorstel 'tariefdifferentiatie in het OV'?
2. Bent u van mening dat het goed zou zijn de pilot op een dusdanige manier af te ronden dat in elk geval recht wordt gedaan aan de inbreng van de betrokken (maatschappelijke en bestuurlijke) partijen?
3. kunt u instemmen met de voorgestelde procesgang en het daarbij behorende tijdpad?

Het vervolg

De woordvoerders gaan in overleg over de uitwerking van het proces. Voor de inhoudelijke ondersteuning zal ambtelijke bijstand aangevraagd worden. Het tijdpad is gericht op het hebben van een PS-uitspraak vóór de begrotingsbehandeling 2012.

Verder informatie

Bijlage I: statenvoorstel van 27 januari 2011



BIJLAGE I Statenvoorstel 'Tariefdifferentiatie in het OV'
Registratienummer 1084609

Aan
Provinciale Staten

Statenvergadering
27 januari 2011

Onderwerp
Tariefdifferentiatie in het OV

1. Beslispunten

1. Onderschrijven van de volgende conclusie met betrekking tot de pilot strategische sturing:
 - a. het traject van de pilot strategische sturing in de statencommissie Werk is een goed en nuttig proces geweest dat, ook met het oog op de toekomst, nadere evaluatie verdient;
2. Onderschrijven van de volgende algemene conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot strategische sturing:
 - a. tariefdifferentiatie is een interessante optie indien zij wordt geïntegreerd in het bredere concept van mobiliteitsmanagement;
3. Onderschrijven van een specifieke conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot tariefdifferentiatie in het OV:
 - a. ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerreinen in Flevoland per OV verdient nader onderzoek. De invalshoek hierbij is mobiliteitsmanagement zoals bij de algemene conclusie is omschreven, terwijl tevens als aandachtspunt geldt het verkrijgen van een financiële bijdrage vanuit bijvoorbeeld het bedrijfsleven.
4. Het onderzoek onder 3 vorm te geven door onder meer rondetafelgesprekken (van Provinciale Staten via de woordvoerders OV) met het bedrijfsleven, gemeenten en andere betrokkenen te organiseren en met hen te spreken over de diverse mogelijkheden. Deze gesprekken te houden in de periode mei-juni 2011.
5. De inhoud van deze rondetafelgesprekken te gebruiken als input voor een politieke discussie die afgerond wordt met een statenbesluit.

2. Inleiding

In 2009 heeft een statenconferentie plaatsgevonden waar leden van Provinciale Staten met elkaar in gesprek gingen over de agenderende en sturende rol van Provinciale Staten. Eén van de uitkomsten was dat deze rol versterkt zou kunnen worden. Door het presidium is bij de uitwerking van de statenconferentie voorgesteld in de commissie Werk een pilot te starten waarin aan de slag gegaan zou kunnen worden met de versterking van de agenderende en sturende rol. Ten aanzien van het proces wordt separaat een evaluatie voorbereid door de procesbegeleider, conform het uitdrukkelijke besluit van het presidium. Het presidium zal de procesresultaten van deze pilot willen bespreken, ook met het oog op een eventuele verdere uitrol statenbreed. Deze procesresultaten zijn dus niet aan de orde in dit voorstel; het presidium spreekt hier op 15 februari 2011 over. Wél aan de orde is de inhoudelijke uitkomst van de pilot zoals deze in de commissie Werk heeft plaatsgevonden. Bij het begin van de pilot is ervoor gekozen aan de hand van een concreet en politiek relevant onderwerp in te zoomen op voornoemde agenderende en sturende rol en daarmee tevens een inhoudelijk resultaat te boeken. De commissie is op basis van een (door haar zelf samengestelde) groslijst en een aantal criteria tot de keuze gekomen tariefdifferentiatie in het OV als onderwerp te nemen. Vervolgens is het behandelproces ingericht volgens de drieslag kennisvergaring,



het aangaan van de dialoog met de bestuurlijke en maatschappelijke omgeving en, tenslotte, het voeren van de politieke discussie in de commissievergadering van 25 november 2010.

Dit statenvoorstel is bedoeld als afsluiting van de politieke discussie over tariefdifferentiatie in het OV, althans waar het de algemene conclusie (onder beslispoint 2) betreft.

De fase van kennisvergaring en de dialoog met de maatschappelijke en bestuurlijke omgeving hebben veel informatie opgeleverd die als input is gebruikt voor de politieke discussie. Overigens kan hierbij worden opgemerkt dat de dialoog met de maatschappelijke en bestuurlijke omgeving die door de commissie is opgestart, naast input voor de discussie, ook bijgedragen heeft aan de positionering van PS als volksvertegenwoordigend orgaan.

Belangrijkste conclusies zijn dat kwaliteit en stiptheid hoog op de agenda staan van de reizigers, dat transparantie en eenduidigheid in tariefstelling als noodzakelijke randvoorwaarden gezien worden, dat het verleiden van de net-niet-busreiziger aanknopingspunten kan bieden, dat afstemming tussen verschillende vormen van OV cruciaal is en dat inzet van gericht OV naar bedrijventerreinen en evenementen kansen lijkt te bieden.

Deze conclusies zijn in de commissie Werk besproken. Door de commissie zijn de verschillende conclusies toegespitst op de integratie van tariefdifferentiatie in het bredere concept van vervoersmanagement.

De commissie heeft uitgesproken in gesprek te willen gaan met het bedrijfsleven over de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement (inclusief tariefdifferentiatie) onder meer waar het de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerreinen betreft, en daarbij ook met hen te willen spreken over de eventuele financiële bijdragen vanuit ditzelfde bedrijfsleven. Daarbij is nadrukkelijk uitgesproken om dit als commissie/Staten te doen. Op deze manier wordt de eigenstandige rol van Provinciale Staten daadwerkelijk opgepakt en uitgewerkt. Voor de nadere uitwerking van deze gesprekken wordt een beroep gedaan op de griffie en de externe procesbegeleider voor wat betreft het proces en de organisatie. Voor de inhoudelijke input zal een beroep worden gedaan op de ambtelijke organisatie.

3. Beoogd effect

1. het bekrachtigen door Provinciale Staten van de uitkomst van een belangrijk proces in het kader van de versterking van haar agenderende en sturende rol.
2. het daardoor versterken van het advies van de huidige Provinciale Staten aan de nieuwe Provinciale Staten.

4. Argumenten

Beslispointen 1 en 2: de pilot strategische sturing is gericht op het versterken van de agenderende en sturende rol van Provinciale Staten. De invulling heeft plaatsgevonden aan de hand van een concreet onderwerp. De inhoudelijke conclusies ten aanzien van dit onderwerp dienen verankerd te worden middels een PS-besluit. Dit is te meer van belang aangezien er op 2 maart 2011 verkiezingen voor Provinciale Staten plaatsvinden. Met nieuwe statenleden en dus andere woordvoerders op dit terrein is het niet ondenkbeeldig dat conclusies die door de huidige statencommissie zijn getrokken 'blijven zweven' wanneer deze niet met een statenbesluit verankerd worden. Daarnaast doet besluitvorming in Provinciale Staten ook recht aan de inspanningen die door de commissie zijn gepleegd en de resultaten die deze hebben opgeleverd.

Beslispoint 3 en 4: door de commissie Werk is expliciet aangegeven dat de Staten zelf in gesprek dienen te gaan met het bedrijfsleven om te spreken over mobiliteitsmanagement, tariefdifferentiatie en de bijdrage van dat bedrijfsleven hierbij. Deze conclusie zou de commissie Werk als advies aan de nieuwe Staten willen meegeven. De commissie is van mening dat deze conclusie tot stand is gekomen op basis van een goed gedocumenteerd en besproken politiek onderwerp.

Om die reden hecht ze er aan ook deze concrete stap vast te willen leggen in een statenbesluit.



5. Kanttekeningen

Op 2 maart 2011 vinden er verkiezingen plaats voor Provinciale Staten. De 'nieuwe' Staten kunnen, met name ten aanzien van de uitwerking van de specifieke conclusie, anders besluiten. In april wordt een overdrachtsmoment georganiseerd waar dit statenvoorstel, vergezeld van het advies van de statencommissie Werk, voorgelegd wordt aan de nieuw gekozen statenleden.

6. Evaluatie

n.v.t.

7. Advies van de Commissie van advies

De commissie adviseert dit voorstel als bespreekstuk te agenderen voor de vergadering van de vergadering van Provinciale Staten d.d. 27 januari 2011

8. Ontwerp-besluit

Provinciale Staten van Flevoland,
gelezen het voorstel van het Presidium van 7 december 2010, nummer 1084609

BESLUITEN:

1. De volgende algemene conclusie met betrekking tot de pilot strategische sturing te onderschrijven:
 - a. het traject van de pilot strategische sturing in de statencommissie Werk is een goed en nuttig proces geweest dat, ook met het oog op de toekomst, nadere evaluatie verdient;
2. De volgende algemene conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot strategische sturing te onderschrijven:
 - a. tariefdifferentiatie is een interessante optie indien zij wordt geïntegreerd in het bredere concept van mobiliteitsmanagement;
- 3 De specifieke conclusie met betrekking tot de inhoudelijke uitkomst van de pilot tariefdifferentiatie in het OV te onderschrijven:
 - a. de ontsluiting en bereikbaarheid van bedrijventerreinen in Flevoland per OV verdient nader onderzoek. De invalshoek hierbij is mobiliteitsmanagement zoals bij de algemene conclusie is omschreven, terwijl tevens als aandachtspunt geldt het verkrijgen van een financiële bijdrage vanuit bijvoorbeeld het bedrijfsleven.
4. Het onderzoek onder 3 vorm te geven door onder meer rondetafelgesprekken (van Provinciale Staten via de woordvoerders OV) met het bedrijfsleven, gemeenten en andere betrokkenen te organiseren en met hen te spreken over de diverse mogelijkheden. Deze gesprekken te houden in de periode mei-juni 2011.
5. De inhoud van deze rondetafelgesprekken te gebruiken als input voor een politieke discussie die afgerond wordt met een statenbesluit.

Aldus besloten in de openbare vergadering van Provinciale Staten van 27 januari 2011.
griffier, voorzitter.

Provinciale Staten van Flevoland,
griffier, voorzitter,