



*Onderwerp*

Vaststellen Startnotitie herijking OV-beleid

*Doel van deze mededeling:*

Afdoen van de toezegging om Provinciale Staten te informeren over de Startnotitie herijking OV-beleid.

*Toezegging/motie/amendement:*

De gedeputeerde werkt de resultaten van de discussie uit en koppelt dit terug naar PS in de vorm van een bestuursopdracht. Hij streeft er naar deze in april 2013 aan PS voor te kunnen leggen. Het eindresultaat is een door PS vast te stellen kaderstellende beleidsvisie.

*Inleiding:*

Op 6 februari hebben uw Staten in een opiniërende ronde de herijking van het OV-beleid bediscussieerd. De resultaten van de discussie zijn u reeds in een mededeling toegezonden. De resultaten van de discussie dienen als kader voor de Startnotitie 'Herijking OV-beleid' die Gedeputeerde Staten op 16 april heeft vastgesteld.

*Mededeling:*

Gedeputeerde Staten heeft de Startnotitie herijking OV-beleid vastgesteld.

*Het vervolg*

mei - juni	Workshops met belanghebbenden
juni	Ontwikkelen OV visie
september	Discussie in Provinciale Staten
oktober - nov	Ter consultatie aanbieden van concept-OV visie
februari 2014	Vaststellen OV visie door Provinciale Staten

*Ter inzage in de leeskamer*

Geen

*Verdere informatie*

Zie bijlage; Startnotitie Herijking OV-beleid HB 1462393.

*Registratienummer*

1487501

*Datum*

23 april 2013

*Auteur*

Ir. W.G. van de Poll

*Afdeling/Bureau*

RM

*Openbaarheid*

Passief openbaar

*Portefeuillehouder*

Lodders, J.

Ter kennisname aan PS en burgerleden



## Startnotitie

Herijking OV - Beleid

Bestuurlijk opdrachtgever : J. Lodders  
Coördinerend gedeputeerde : J. Lodders  
Ambtelijk opdrachtgever : F. Hasselaar  
Projectleider/Programmamanager : B. Rijnbeek en W.G. van de Poll

Datum van dit document : 21-03-2013  
Opgesteld door : W.G. van de Poll  
Datum besluit GS: : 16-04-2013



## 1. *Inhoudelijke beschrijving*

### 1.1 **Aanleiding**

De aanleiding voor deze opdracht is gelegen in het feit dat het beschikbare budget voor OV overschreden wordt. De kosten voor het openbaar vervoer zijn gestegen en het is tot twee keer toe niet gelukt binnen het budget de aanbesteding IJsselmond in de markt te zetten. Het is zeer onwaarschijnlijk, dat een derde aanbesteding wel het geambieerde voorzieningen- en kwaliteitsniveau oplevert, zonder verhoging van het beschikbare budget.

In motie 13 van 16 november 2012 hebben alle partijen in Provinciale Staten gevraagd om een nieuw ontwerp voor de openbaar vervoersstromen in Flevoland in aansluiting op de omliggende gebieden. Dit ontwerp dient vanuit een blanco situatie en in samenspraak met belanghebbenden en ervaringsdeskundigen gemaakt te worden.

In een opiniërende ronde hebben Provinciale Staten op 6 februari 2013 de prioriteiten binnen het OV bediscussieerd. Mede op basis van die discussie is deze Startnotitie vorm gegeven.

### 1.2 **Doelstelling**

De heroverweging van het OV-beleid dient plaats te vinden binnen het ambitieniveau voor OV zoals dat nu wordt ingevuld.

Uit de discussie op 6 februari 2013 blijkt, dat de meerderheid van de Statenleden het ambitieniveau van het OV bij voorkeur ongewijzigd wilt laten. Dit ambitieniveau staat in de Nota Mobiliteit Flevoland als volgt omschreven:

1. Reismogelijkheden voor diegenen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van het OV.
2. Aantrekkelijk OV ter versterking economische positie Almere, Lelystad, Dronten en Noordoostpolder en om overlast door autoverkeer op de relaties tussen Almere en Noord-Holland te beperken.
3. Maatwerkoplossingen voor specifieke locaties en voorzieningen

### 1.3 **Beoogd resultaat**

De heroverweging van het OV-beleid leidt tot;

- 1) een nieuwe OV visie 2014 - 2024
- 2) inzicht in de financiële en maatschappelijke effecten van maatregelen
- 3) afstemming met belanghebbenden en stimuleren & benutten van initiatieven uit de samenleving

In de OV-visie worden de volgende aspecten beschreven:

- Ambities en doelen
  - a. Waar zetten we in op welke functies van het OV?
  - b. Welke globale kwaliteit en tarieven passen daarbij?
  - c. Waar staat de provincie voor, en wat verwachten we van belanghebbenden?
- Netwerkvisie
  - a. Knooppunten: wat zijn belangrijke herkomsten en bestemmingen?
  - b. Verbindingen tussen knooppunten
  - c. Ontsluiting van knooppunten
- Organisatie
  - a. mogelijkheden voor cocreatie
  - b. Bevoegdheden en verantwoordelijkheden
- Financiën
  - a. inzicht in de financiële en maatschappelijke effecten van maatregelen
  - b. mogelijkheden voor cofinanciering
  - c. inzicht in totale kosten en baten



## 1.4 Status

De herijkte visie is een actualisatie van de OV-paragraaf in de Nota Mobiliteit Flevoland. Deze Nota is een uitwerking van het Omgevingsplan. De Nota is het beleidskader voor PMIRT en verdeling van de BDU en het is een kader voor verkeers- en vervoerbeleid in Flevoland.

## 1.5 Afbakening

De reikwijdte van deze opdracht is de gehele provincie Flevoland. Het beleid zal binnen de kaders van het coalitieakkoord ontwikkeld worden.

De hernieuwde OV-visie vormt het kader voor:

- 1) de concessie IJsselmond,
- 2) het contract Regiotaxi en
- 3) de nieuwe aanbestedingen Almere en Lelystad

Aanpassingen van het beleid kunnen echter gefaseerd worden doorgevoerd: de concessies van Lelystad en Almere hebben een looptijd tot respectievelijk 2018 en 2021. Het bestek van de concessie IJsselmond biedt ruimte om gefaseerd de dienstregeling aan te passen. Een aanpassing van 3,6% per jaar is mogelijk. Over de gehele looptijd betekent dit, dat een reductie van 25 % van het huidige niveau mogelijk is. Ten aanzien van materieel is ook de nodige flexibiliteit opgenomen, namelijk dat 20% van het materieel niet in de huisstijl uitgevoerd hoeft te zijn.

De gemaakte afspraken over R-net met de overheden in de Randstad zijn uitgangspunt. Dat betekent dat ze geen onderdeel uitmaken van dit proces.

De financiële consequenties van de herijking van het OV-beleid zullen na vaststellen van de OV-visie worden doorgewerkt in de BDU. Voor de financiële herverdeling van de BDU-gelden wordt een bredere afweging gemaakt tussen de diverse overige BDU-doelen. Dit is dan ook geen onderdeel van deze opdracht. Ook zal in deze opdracht geen (maximum) budget voor OV worden vastgesteld of verdeling daarvan over de verschillende concessiegebieden. Dit wordt in een afzonderlijke opdracht van GS opgepakt.

## 1.6 Randvoorwaarden en risico's

Randvoorwaarden:

- Provinciale Staten hebben aangegeven dat de hernieuwing van het beleid bij voorkeur binnen het beschikbare budget plaats dient te vinden.
- Participatie van alle belanghebbenden: gemeenten, onderwijsinstellingen, zorginstellingen, bedrijfsleven, dorpsverenigingen, reizigersorganisaties, gehandicaptenorganisaties en ouderenorganisaties
- Goede afstemming met overheden in omliggende gebieden
- Inzichtelijk maken welke effecten keuzes hebben op overige beleidsdoelen (met name verkeersveiligheid, leefbaarheid van het landelijk gebied, toegankelijkheid van het onderwijs, ruimtelijk economische ontwikkeling)



Risico's:

- Het huidige ambitieniveau blijkt niet houdbaar binnen het beschikbare budget

Beheersmaatregelen:

- 1) Bij het opstellen van de visie en de workshops die daarvoor georganiseerd worden, zullen de kosten van maatregelen continu worden afgewogen tegen de baten en het maatschappelijk effect.
- 2) De maatregelen zullen worden geprioriteerd
- 3) Er wordt inzicht gegeven in de totale financiële omvang in relatie tot het beschikbare budget

- De verwachtingen ten opzichte van het vinden van alternatieven voor lijndiensten zijn te optimistisch

Beheersmaatregelen:

- 1) zorgen dat de beoogde uitvoerders bij het proces betrokken zijn
- 2) gebruik van goede voorbeelden van elders

## 1.7 Uitgangspunten

De visie past binnen de richting die Provinciale Staten op 6 februari 2013 inhoudelijk hebben meegegeven. De Staten hebben in overeenstemming de volgende uitgangspunten voor optimalisatie benoemd:

- Beschikbaarheid (frequentie) is belangrijk
- Op kwaliteit mag ingeleverd worden als dat betekent dat de beschikbaarheid hoger is;
- Benoem knooppunten en verbindingen tussen knooppunten;
- Zoek alternatieven voor voor- en natransport in overleg met gemeenten en belanghebbenden. Particulier initiatief is toe te juichen, maar moet niet ontstaan nadat de overheid een gat laat vallen;
- Pas de dienstregeling aan de vervoerbehoefte aan, om rijden met lege bussen te voorkomen (bv zomer- / winterdienstregeling, spits / buiten spits);
- Betrek stads- en streekvervoer Almere en Lelystad in de optimalisatie
- Een hoger aandeel van de kosten voor de gebruiker is bespreekbaar

Er is geen eensluidende uitspraak gedaan over:

HOV, maatwerkoplossingen, regiotaxi, toegankelijkheid & (sociale) veiligheidsaspecten, reisinformatie en emissienormen.

In het proces zullen deze aspecten wel bekeken worden op optimalisatiemogelijkheden. Uitgangspunt hierbij is, dat kostenverhogingen ook leiden tot opbrengstverhogingen (financieel dan wel maatschappelijk).

## 2. *Proces*

### 2.1 Fasering en activiteiten per fase

Fase 1 Analyse (april / mei)

Analyse vervoersstromen en herkomsten en bestemmingen

Onderzoek optimaliseringmogelijkheden in stads- en streekvervoer

Fase 2 Participatie (mei / juni)

Workshops en gesprekken met belanghebbenden en Statenleden

Fase 3 Concept OV-visie(juni / juli)

Ontwikkelen concept - OV Visie



Fase 4 Discussie (september)

Discussie in Provinciale Staten over de concept OV-Visie en uitspraak of de visie rijp is voor consultatie

Fase 5 Consultatie belanghebbenden (oktober / november)

Ter inzage leggen van concept OV-visie

Fase 6 Besluitvorming (februari 2014)

Vaststellen van OV-visie 2014 - 2024 door Provinciale Staten

## 2.2 Beoogde werkwijze

Vroegtijdige betrokkenheid en participatie van belanghebbenden is cruciaal. Zij zullen door middel van workshops en gesprekken worden betrokken bij het optimalisatieproces. De inzet is duidelijkheid te verkrijgen hoe betrokkenen staan tegenover de voorgestelde veranderingen, of zij zelf bereid zijn initiatieven te nemen en welke ondersteuning zij daarbij nodig hebben.

Een verkeerskundige analyse, ervaringen in andere regio's en recente landelijke onderzoeken/afspraken zijn input voor de workshops. Er zijn diverse optimalisatiemogelijkheden, die onderling afhankelijk van elkaar zijn; als een maatregel meer geld kost, zal er ook een hogere opbrengst (financieel of maatschappelijk) tegenover moeten staan. Deze continue afweging zal centraal staan tijdens de workshops.

Om tot een goede afweging te kunnen komen tussen de inzet voor stads- en streekvervoer zal een onafhankelijke partij een onderzoek uitvoeren. Dit onderzoek richt zich op de mogelijkheden voor een andere verdeelsystematiek voor het stads- en streekvervoer. Deze opdracht zal door GS worden verstrekt.

## 3. *Beheersaspecten*

De organisatie, begeleiding en financiering van het opstellen van de OV-visie is vastgelegd in het Afdelingsplan van de afdeling Ruimte en Mobiliteit.

### 3.1 Informatie en communicatie

Provinciale Staten worden als volgt geïnformeerd:

maart:	mededeling met conclusies uit opiniërende ronde
april:	mededeling met vastgestelde Startnotitie
mei / juni:	mogelijkheid tot participatie in workshops
september:	discussie concept-OV-visie en uitspraak of concept rijp is voor consultatie
februari 2014:	vaststellen OV-visie 2014-2024

Belanghebbenden worden als volgt bij het proces betrokken:

april / mei:	aankondiging van herijking en uitnodiging voor workshops
juni:	communiceren resultaten workshops
oktober:	consultatie
maart 2014:	vastgestelde OV-visie sturen