

Aan het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Eusebiusplein 1-a
6811 HE Arnhem

Datum
16 december 2016

Onderwerp
Toekomstige mobiliteit

Geacht college,

De ontwikkeling in de vraag naar mobiliteit en de aard van mobiliteitspatronen is een resultaat van allerlei maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Ontwikkelingen op het gebied van demografie, economie en (internationaal) klimaat- en energiebeleid zijn relevant voor de toekomstige mobiliteit. Daarnaast wordt de mobiliteitsvraag beïnvloed door de wijze waarop activiteiten die verplaatsingen genereren worden georganiseerd: denk aan beleid gericht op spreiding dan wel concentratie, het 'nieuwe' werken en betere benutting van infrastructuur. De toekomstige mobiliteitsvraag wordt ook beïnvloed door meer specifieke ontwikkelingen in technologie en gedrag.¹ Technologische ontwikkelingen veranderen de bestaande vervoerwijzen (schoner, zuiniger) en brengen mogelijk nieuwe vormen van transport met zich mee. De E-bike is met een flinke opmars bezig, niet alleen bij ouderen maar ook bij jongere generaties. De afstanden die afgelegd worden nemen eveneens toe. Overigens is van alle vervoersmiddelen het aantal reizigerskilometers per (niet-elektrische) fiets als enige significant gegroeid in de afgelopen jaren.²

De kernvraag is hoe provinciaal beleid bijdraagt en richting geeft aan de op handen zijnde transitie, zoals energietransitie, klimaatadaptatie, 'naar een circulaire economie', behouden van leefbaarheid en duurzaamheid binnen het terrein van de mobiliteit: wat zijn in dit verband mogelijke maatregelen die ruimte houden voor toekomstige (nog) niet bekende ontwikkelingen? De raad heeft ten aanzien van het thema mobiliteit een aantal vraagstukken geïdentificeerd die in het bijzonder uw aandacht vragen:

¹ Zie CPB en PBL, 2016, *Cahier Mobiliteit*

² CBS, 2015, *Onderzoek Verplaatsingen in Nederland 2014*.

- de invulling en organisatie van het openbaar vervoersnetwerk
- toekomstige infrastructuurinvesteringen (omgaan met onzekerheid)
- verkeer in – naar – en van de stad
- nieuwe vervoersmodaliteiten

De PRO gaat in dit advies niet op al deze vraagstukken in en beperkt zich tot een aantal overwegingen met betrekking tot het openbaar vervoer. De overige vraagstukken zullen in toekomstige advisering aan bod komen. Wel wenst de raad ten aanzien van de stedelijke mobiliteit op te merken dat de provincie een regierol zou moeten innemen waarbij met gemeentelijke overheden wordt gezocht naar een goede aansluiting van infrastructuurvoorzieningen tussen het stedelijke gebied en het buitengebied. Ten aanzien van nieuwe vervoersmodaliteiten constateert de raad voorts dat de provincie op de eerst plaats aansluiting bij nationale innovatieprogramma's zou moeten zoeken.

De invulling door de provincie van het Gelders vervoersnetwerk, zoals omschreven in de Statennotitie "Betere bereikbaarheid – Uitwerking OV-visie 2020", kunnen we op dit moment als PRO onderschrijven. Per 1 januari 2017 vindt er een integratie plaats van regiotaxi en doelgroepenvervoer onder verantwoordelijkheid van gemeentes. Een deel van het openbaar vervoer wordt overgeheveld naar de gemeenten of vervalt. Om tegemoet te komen aan de vraag naar vervoer en de beschikbaarheid van vervoer voor kwetsbare groepen in stand te houden, wordt flexnet geïntroduceerd: het omvat de huidige regiotaxi voor mensen met een WMO indicatie, OV regiotaxi en alle kleinschalige vervoervormen. Samen met het vastnet en stadsnet vormt het flexnet een samenhangend openbaar vervoersysteem voor iedereen. Een deel van het flexnet zal door de markt moeten worden ingevuld. Wie de verantwoordelijkheid gaat krijgen voor de coördinatie en toezicht op het aanbod (provincie, regio, gemeente) ligt nog niet vast, evenmin wat de inhoud van het aanbod is. Een mooi uitgangspunt is om de reiziger centraal te stellen en de reiziger geen last te laten ervaren van de systeemvereisten. Met de opzet van het flexnet zijn innovaties wenselijk en mogelijk, denk aan ICT, en kunnen wellicht nieuwe vervoermiddelen een plaats krijgen. In 2016 worden door de provincie de concessies voor het Openbaar Vervoer vanaf 2020 voorbereid die op wisselende momenten per regio vanaf 2020 ingaan. In deze adviseert de PRO het volgende:

Garandeer een robuust en betrouwbaar netwerk van openbaar vervoer

De raad adviseert zeer nadrukkelijk om naast flexibiliteit op een deel van het netwerk een robuust, stabiel en betrouwbaar netwerk van bus- en treinlijnen te behouden. Het OV trekt namelijk alleen een redelijk aantal reizigers aan als het vrij vlot, maar bovenal ook frequent beschikbaar is en er sprake is van een voldoende ruim tijdsvenster (in de avonden en de weekenden). Bij een daling van de frequentie of het verkleinen van het tijdsvenster verlaten steeds meer mensen het OV, tot het niveau zo ondermaats is dat uiteindelijk zelfs de vaste gebruikers het openbaar vervoer gaan mijden. Deze spiraal kan worden doorbroken door een robuust vastnet met voldoende frequente lijnen met ruime tijdsvensters te creëren. Daarbij moet sprake zijn van goede overstapvoorzieningen en aansluitingen met andere vervoersvormen buiten het vastnet waardoor ook hier de bezettingsgraad kan toenemen.

Monitoren van het gebruik van het vastnet is een vereiste om inzicht te krijgen in de effecten op het OV-gebruik van de voorgestane wijzigingen.

Maak een gedeeltelijk flexibele invulling van toekomstige vervoersconcessies mogelijk

De raad adviseert in toekomstige vervoersconcessies een flexibele component op te nemen. Daarmee worden de vervoerbedrijven (concessiehouders) gestimuleerd te investeren in innovaties en experimenten. Dit kan door in het programma van eisen van de concessies ruimte te laten voor mogelijkheden om te experimenteren met onder meer nieuwe vervoersvormen door de concessiehouder. Dit zal uiteraard afgestemd moeten worden op de regionale wensen en mogelijkheden en innovaties moeten potentieel bijdragen aan verduurzaming van het vervoer. Een andere vorm van flexibiliteit die ingebouwd kan worden is het aanpassen van de dienstregelingen tijdens de spitsuren aan de reizigersstromen (bijvoorbeeld in de ochtendspits meer vervoer naar de stad dan uit de stad en in de avondspits meer vervoer uit de stad dan in de stad). Deze innovaties kunnen een periode worden uitgetoetst en getoetst op haalbaarheid, klanttevredenheid, kostenefficiëntie, borging van mogelijkheden van vervoer/mobiliteit voor kwetsbare groepen, etc.

Biedt ruimte voor private initiatieven binnen het provinciale openbaar vervoersnetwerk

Daarnaast adviseert de PRO om ook niet-concessiehouders kansen te bieden om het flexnet of delen ervan vorm te geven. Hiermee worden mogelijkheden geboden voor ondernemerschap in het vervoer. Dat betekent competitieve tenderring onder marktpartijen, waarvoor partijen zoals Uber, Lyft, SnappCar of andere partijen met potentieel kansrijke concepten expliciet kunnen worden uitgenodigd. Deze nieuwe partijen zullen behoefte hebben aan flexibiliteit en een concessieperiode van 10 jaar staat hiermee op gespannen voet. Daarnaast zullen marktpartijen zich niet als vanzelf richten op gebieden met weinig koopkrachtige vraag en de zogenaamde 'dunne' gebieden. Korte termijn concessies (vijf jaar) en nauwgezette monitoring zijn een voorwaarde om te garanderen dat kwetsbare groepen in de 'dunne' gebieden zich in de toekomst ook kunnen blijven verplaatsen. Er dient voorkomen te worden dat er voor hen 'gaten' in de basismobiliteit ontstaat door een niet functionerend flexnet. Dit vergt wellicht extra financiële inzet vanuit de provincie. Hier ligt wel een uitgelezen kans om te experimenteren met nieuwe (automatische) voertuigen. Het flexnet biedt immers een geschikte omgeving voor dit soort vervoersmodaliteiten (minder complexe verkeerssituaties) en mogelijk draagt de inzet van automatische voertuigen bij aan het verhogen van de mobiliteit van personen die de grootste belemmeringen ervaren in het realiseren van hun verplaatsingsbehoeften.

Ontwikkel een centrale informatievoorziening gericht op vraaggericht vervoer

De raad adviseert tenslotte om te investeren in een centrale en innovatieve informatievoorziening gericht op vraaggericht vervoer. Hoewel er goede algemene OV inlichtingenvoorzieningen zijn, ontbreekt het nog steeds aan een klantvriendelijke, efficiënte 'one stop' ingang (telefoon en site) waar alle vormen van OV-vervoer georganiseerd en gebundeld worden. Zo'n regionale voorziening zorgt

voor een duidelijk loket en helpt daarmee om zichtbaarheid te creëren voor het flexnet. Daarnaast dwingt het alle betrokken partijen hun aanbod en informatievoorziening goed op elkaar af te stemmen. Het optuigen van een daadwerkelijk vraaggericht openbaar vervoerssysteem is volgens de raad een innovatie waarmee de provincie meer kan scoren dan met het invoeren van nieuwe vervoerstechnologieën. In een later stadium, gaandeweg de concessieperiode, is het passend een evaluatie in te bouwen van de experimenten en een keuze voor vervolgstappen te maken, waarvan ook het governance vraagstuk onderdeel uitmaakt.

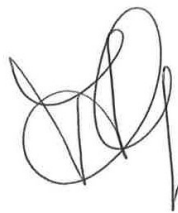
Kortom

Maak strategische keuzes ten aanzien van de verbindingen die onderdeel uitmaken van het vastnet, bouw flexibiliteit in bij het aangaan van de nieuwe concessies, sta regionaal verschillende invullingen toe, stimuleer ondernemerschap, initieer op elkaar afgestemde informatievoorziening, monitor en evalueer. De werkwijze, het gesprek in de vergadering met de bestuurder, willen we graag voortzetten op momenten dat er vervolgstappen gezet worden. Een eerstvolgende stap kan het concept van de volgende concessies zijn.

Hoogachtend,



Dr. J.C. Verdaas
voorzitter



Dr. A.J.M. Geelen
secretaris

cc: Commissie Bereikbaarheid en Openbaar Vervoer en Cultuur