

# Voordracht

Provinciale Staten van Noord-Holland

Voordracht

Haarlem, juli 2012

Onderwerp: Uitvoeringsprogramma 2012-2015 Visie Openbaar Vervoer 2020

## Bijlage:

Projectomschrijvingen van het Uitvoeringsprogramma 2012-2015 Visie Openbaar Vervoer 2020

### 1. Inleiding

Op 6 februari 2012 (2011-69776) heeft u de Visie Openbaar Vervoer 2020 vastgesteld. Met deze Visie streven we ernaar om het openbaar vervoer zo in te zetten dat het meer mensen op een betere manier bedient. We zetten daarvoor in op twee sporen: een grofmazig, frequent, betrouwbaar en snel stroomlijnnet (waaronder R-net, met een nog hogere kwaliteit) en maatwerk voor het ontsluitend fijnmazige net.

Kern van de visie OV 2020 is de constatering dat er sprake is van een jarenlange afname van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de bus. Wat de provincie vooral buiten de stedelijke gebieden aan openbaar vervoer aanbiedt, sluit onvoldoende aan bij de vervoersvraag. Er ligt dus een uitdaging om met gemeenten, reizigers en belangengroepen te kijken of dat beter kan.

Voorliggend uitvoeringsprogramma vormt de basis om met vijf deelprogramma's de komende jaren invulling te geven aan de ambities uit de Visie Openbaar Vervoer 2020. Deze programma's zorgen ervoor dat de basiskwaliteit voor het openbaar vervoer op orde komt, er een betrouwbaar en bestendig stroomlijnnet is en waar nodig maatwerk buiten het stroomlijnnet. Hiermee biedt dit programma een kader voor de besteding van het gereserveerde investeringsbudget van 14 miljoen euro.

### 2. Regionale bijeenkomsten

Bij de vaststelling van de Visie Openbaar Vervoer 2020 heeft u ons (middels amendement A 9-1) opgedragen om nog voor de zomer met een nadere uitwerking van de Visie te komen. De afgelopen maanden is aan deze uitwerking samengewerkt met de gemeenten, vervoerder en andere belanghebbenden (zoals Rocov, buurtbusverenigingen en vereniging van Kleine Kernen). Daarbij is samen bekeken of het OV voor meer mensen aantrekkelijk kan worden. In deze regionale bijeenkomsten gaven de gemeenten aan te hechten aan een nauwere samenwerking met de provincie in het vormgeven van het OV. De gemeenten zien vooral concrete kansen in het op orde krijgen van de basiskwaliteit; dus sneller en toegankelijk OV voor meer reizigers. Bijvoorbeeld door knelpunten op te lossen ten gunste van de doorstroming van de bus, voorzieningen in OV-fiets en overstapplaatsen. Verder is er een gedeelde wens om het buurtbusvervoer en reguliere openbaar vervoer beter op elkaar te laten aansluiten. Op Texel stellen ondernemers en gemeente voor om een pilot op te zetten, in de vorm van vervoer op maat waarmee reizigers van het juiste vervoer worden voorzien.

De resultaten uit de regionale bijeenkomsten hebben geresulteerd in de basis voor het voorliggende uitvoeringsprogramma om de basiskwaliteit op orde te krijgen. De bijeenkomsten zijn ook aanleiding geweest om een onderzoek te starten naar de beweegredenen om al dan niet gebruik te maken van het openbaar vervoer. Daar bleek namelijk nog onvoldoende zicht op te bestaan. In het voorliggend uitvoeringsprogramma is dan ook gekozen om een marktonderzoek te doen naar wat de klant bindt en beweegt. Dit marktonderzoek vormt de opmaat naar een marketingprogramma.

Zoals hiervoor vermeld, is tijdens de regionale bijeenkomsten door gemeenten de wens uitgesproken om meer betrokken te worden bij de invulling van het openbaar vervoer in hun regio. Wij zien de regionale bijeenkomsten dan ook als een start voor structurele samenwerking. Jaarlijks stelt de vervoerder in opdracht van de provincie de vervoersplannen op. De vervoersplannen dienen als basis voor de nieuwe dienstregeling. In de procedure naar de verdere uitwerking van de OV-visie tot het vervoersplan 2014 (ingående december 2013), reserveren wij veel tijd en ruimte om de gemeenten en andere belanghebbende partijen (onder meer Rocov en buurtbusverenigingen) te betrekken en mee te laten denken. Zo kan vanuit verschillende invalshoeken gezamenlijk worden nagedacht over manieren om met het beschikbare openbaar vervoer de reiziger beter te bedienen.

### **3. Achtergrond en aanpak**

Onze ambitie uit de Visie OV 2020 is – “hoe kan het openbaar vervoer worden ingezet zodat het meer mensen, op een betere manier bedient”. Door te starten met een marktonderzoek en marketingprogramma willen we hier meer inzicht in krijgen. Zo kan worden toegewerkt naar beter OV en beter gebruikt OV.

Daarnaast moet de basiskwaliteit van het openbaar vervoer – in termen van betrouwbaarheid, snelheid, toegankelijkheid – worden verbeterd. In het uitvoeringsprogramma zijn daarvoor concrete investeringsprogramma’s geformuleerd: voor haltevoorzieningen, OV fiets, doorstromingsmaatregelen voor de bus en investeringen in de buurtbussen. Tot slot wordt voorgesteld te experimenteren met vervoer op maat op Texel waarmee tevens ervaring wordt opgedaan met andere wijzen van aanbesteden van het openbaar vervoer.

De volgende vijf deelprogramma’s vormen het uitvoeringsprogramma 2012-2015 Visie OV 2020:

- I. Marktonderzoek en marketingprogramma OV;
- II. Programma doorstromingsmaatregelen Stroomlijnnennet (2013-2015);
- III. Halteprogramma stroomlijnnennet (2012-2015);
- IV. Buurtbusmaterieel en OV-chipkaart apparatuur;
- V. Pilot Texel: vervoer op maat, verbeteren product, service en toegankelijkheid.

Deze programma’s samen zorgen ervoor dat de basiskwaliteit voor het openbaar vervoer op orde komt, wat meer reizigers aantrekt. Dit programma biedt een kader voor de besteding van het gereserveerde investeringsbudget van 14 miljoen euro. Over de voortgang en uitvoering van deze programma’s wordt u geïnformeerd.

### **4. Onderdelen uitvoeringsprogramma**

Het uitvoeringsprogramma bestaat uit vijf onderdelen. In de bijlagen zijn uitgebreide projectomschrijvingen opgenomen. Hieronder een korte toelichting van de vijf onderdelen:

## I. MARKTONDERZOEK EN MARKETINGPROGRAMMA OV:

Om meer reizigers in het openbaar vervoer te halen, moet duidelijk zijn wat de klant wil en bindt. De provincie wil samen met de vervoerders de klant beter doorgronden en de essentie daarvan vertalen naar relevante oplossingen. Achtergrond hiervan is dat er mogelijk winst is te behalen in het openbaar vervoer door verbetering van de snelheid, betrouwbaarheid, gemak en imago. Om hier structureel uitvoering aan te geven, wordt náást concrete investeringen in de infrastructuur en in het product openbaar vervoer, een marketingprogramma uitgevoerd.

Dit programma vormt de basis voor gerichte product- en service verbetering voor de reiziger en nadrukkelijker werving. Te denken valt aan een verbetering van de reisinformatie (nieuwe media/apps), wayfinding, klantafhandeling, materieel, weergeven van aansluitingsinformatie over de trein in de bus en aansluiting van kaartsoorten op de werkelijke vervoersvraag. Deze zullen samen met vervoerder en ROCOV worden opgepakt.

### I. PROGRAMMA DOORSTROMINGSMAATREGELEN STROOMLIJNENNET (2013-2015)

De betrouwbaarheid en snelheid (doorstroming) van het busvervoer is op een groot aantal plekken onvoldoende. Dit kost extra busminuten en drukt de kostendekkingsgraad. Voor een betrouwbaar, bestendig stroomlijnnennet zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk. Dit programma is gebaseerd op een inventarisatie van knelpunten in de doorstroming van het busvervoer. Deze knelpunten vertalen zich in een investeringsprogramma doorstromingsmaatregelen bestaande uit twee onderdelen; namelijk investeringen om knelpunten op provinciale wegen op te lossen en een uitvoeringsprogramma doorstroming stroomlijnnennet OV voor knelpunten op gemeentelijke wegen. Hiermee vormt dit doorstromingsprogramma stroomlijnnennet een navolging van Regionet korte termijn en doorstromingssubsidie uit EXIN-H (€ 7 miljoen).

### II. HALTEPROGRAMMA STROOMLIJNENNET (2012-2015)

Om het invloedsgebied van de haltes in het stroomlijnnennet te vergroten, zet de Visie OV 2020 in op halte- en informatievoorzieningen op OV knooppunten, aansluiting op de fietsbereikbaarheid en P&R terreinen. De verbetering van het wachtcomfort kan veel bijdragen aan het rendement en imago van het openbaar vervoer. Reizigers kiezen sneller voor de bus als er een schone, toegankelijke en beschutte wachtruimte (abri) is met een goede fietsenstalling. Dit programma is gebaseerd op een inventarisatie van de huidige en gewenste kwaliteit van de haltevoorzieningen op het stroomlijnnennet. Waar de gewenste kwaliteit niet gehaald is, wordt geïnvesteerd in de voorzieningen, waarbij de nadruk hierbij ligt op de toegankelijkheid, informatievoorziening, en de fiets in het voor- en natransport (waaronder OV fiets).

### III. BUURTBUSMATERIEEL EN OV-CHIPKAART APPARATUUR:

In de visie wordt gepleit voor meer maatwerk voor het zogenaamde aanvullende netwerk. Dat betekent een grotere rol voor de buurtbus en een betere afstemming tussen buurtbusorganisaties, gemeenten, ROCOV, Vereniging Kleine Kernen, Connexxion en provincie Noord-Holland. Voor de uitwerking van de Visie OV 2020, zoals door GS vastgesteld, kijken we hoe we beter tegemoet kunnen komen aan de breed geuite wens om de buurtbus integraal onderdeel uit te laten maken van het totale openbaar vervoernetwerk. Dat betekent:

- herijking van de dienstregelingen en routes van de buurtbussen
- doorvoering van een uniform en eenduidig tarief- en betaalsysteem
- invoeren van OV-chipkaartapparatuur in het gehele buurtbuswagenvoer
- verbeteren van het buurtbusmaterieel.

#### IV. PILOT TEXEL: VERVOER OP MAAT

Met de Visie OV 2020 wordt er naar gestreefd met het openbaar vervoer meer mensen op een betere manier te bedienen. Daarbij wordt de mogelijkheid onderzocht om het stroomlijnnennet in zijn geheel aan te besteden en het ontsluitende netwerk in kleinere percelen. In het uitvoeringsprogramma Visie OV 2020, wordt er een pilot op Texel uitgevoerd. Deze pilot moet op een aantal punten inzicht opleveren:

- Hoe kan een vervoernetwerk op maat leiden tot een collectief vervoersysteem met hoger gebruik, en minder autogebruik.
- Inzicht in mogelijkheden en knelpunten van gescheiden kleine percelen maatwerk OV.
- Inzichten in de manier waarop lokale overheid, vervoerders en ondernemers het vervoer (inclusief OV) kunnen organiseren.

#### 5. **Financiering**

In onderstaande tabel is per maatregel het benodigde investeringsbedrag (2012 t/m 2015) opgenomen.

<b>Maatregel</b>	<b>Investering (x1000)</b>
I. Marktonderzoek en marketingprogramma OV	2.300
II. Doorstromingsprogramma stroomlijnnennet	5.000
III. Halteprogramma stroomlijnnennet	3.900
IV. Buurtbusmateriaal en OV-chipkaartapparatuur	1.200
V. <u>Pilot Texel: vervoer op maat</u>	<u>1.600</u>
Totale investering	14.000

In 2014 wordt het uitvoeringsprogramma geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie zal bekeken worden welke acties er tot 2020 worden voorgesteld.

#### 6. **Vervolg**

In de Visie OV 2020 zijn ook ambities gesteld ten aanzien van tarievenbeleid. De doelstelling daarbij is om te komen tot een betere kostendekkingsgraad en financiële ruimte voor investeringen in de exploitatie van het stroomlijnnennet. In het najaar van 2012 wordt er een voorstel uitgewerkt voor het tarievenbeleid in het openbaar vervoer van Noord-Holland.

#### 7. **Voorstel**

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

mw. Mr. G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris

## Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van gedeputeerde staten van ....;

overwegende,

- dat het uitvoeringsprogramma voorziet in de uitvoering van de ambitie van de Visie Openbaar Vervoer 2020; “hoe kan het openbaar vervoer worden ingezet zodat het meer mensen, op een betere manier bedient”.
- dat de aan de uitvoeringsprogramma gekoppelde bedragen uit het investeringsbudget van €14 miljoen ter beschikking worden gesteld.
- dat PS jaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang van het uitvoeringsprogramma.

besluiten:

1. Het uitvoeringsprogramma 2012-2015 Visie Openbaar Vervoer 2020 vast te stellen.
2. GS opdracht te geven om de in het uitvoeringsprogramma opgenomen projecten uit te voeren.
3. GS op te dragen vóór 1 januari 2015 een voorstel voor het vervolg van het uitvoeringsprogramma aan PS voor te leggen.
4. In te stemmen met de besteding van € 14 miljoen voor het uitvoeringsprogramma conform de meerjarenraming voor de periode 2012 tot en met 2015.