

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.L. Wijkhuizen

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144659

wijkhuizenj@noord-holland.nl

1 | 6

Verzenddatum

- 2 FEB. 2023

Kenmerk

1949537/1949543

Uw kenmerk

Betreft: Ambitie Publieke Mobiliteit

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlage) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van 20 februari 2023 te plaatsen.

Aanleiding

De provincie Noord-Holland staat samen met alle organisaties en inwoners voor enorme veranderingen. De bereikbaarheid in Noord-Holland zal de komende jaren steeds meer onder druk komen te staan. De groei van inwoners en werkgelegenheid zorgt voor meer mobiliteit, meer vraag naar energie(infrastructuur) en meer vraag naar ruimte. Dat brede bereikbaarheid een blijvende uitdaging is, bleek onlangs weer uit het PBL-rapport 'Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland'.

Grootschalige veranderingen zijn nodig om onze Provincie leefbaar te houden en schade aan kwetsbare landschappen en natuur te voorkomen. Dit vraagt ook wat vanuit onze mobiliteit. Provincies spelen een belangrijke rol hierin, onder andere als wegbeheerder (infrastructurele ingrepen) en als concessieverlener voor het OV.

Concessies OV

De provincie is als concessieverlener verantwoordelijk voor een drietal concessies. Deze zijn steeds meer onderdeel van een totale ketenreis. Vandaar dat de provincie hierop haar ambitie wil schetsen, dat vervolgens als basis kan dienen voor de nieuwe aanbestedingen. In 2027 en 2028 zal de provincie twee van haar drie concessies (respectievelijk Haarlem/IJmond en Noord-Holland Noord) opnieuw aanbesteden. Vanaf Q4 2023 zal gestart gaan worden met het nieuwe

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3

2012 HR Haarlem

www.noord-holland.nl

Kvk-nummer 34362354

Rhw-nummer NL 0010 03 124 R 08

Programma van Eisen (PvE) voor een nieuwe concessie Haarlem-IJmond en in 2024 volgt ook het PvE voor de concessie Noord-Holland Noord.

Ambitie Publieke Mobiliteit

Publieke Mobiliteit is een, vanuit de overheid geregisseerd, collectief vervoersysteem. Dit systeem is gebaseerd op een aanbod van vervoersmodaliteiten samen: bussen, (deel)taxi, deelfiets, deelauto, deelscooter etc. OV Knooppunten of hubs zijn hierin fysieke schakelpunten. Deze brief markeert de start van het werken aan een Noord-Hollandse ambitie Publieke Mobiliteit¹. De ambitie Publieke Mobiliteit kan gezien worden als een nadere uitwerking van het Perspectief Mobiliteit. De ambitie Publieke Mobiliteit bevat geen nieuw beleid, maar door de bundeling van beleid en keuzes uit bestaand beleid en programma's kunnen echter wel nieuwe inzichten ontstaan in de samenhang en richting van reeds gemaakte keuzes en zal gaan over vraagstukken in het OV. Bijvoorbeeld hoe gaan we om met OV in het landelijk gebied: 'niet méér maar beter OV' (zie tekstblok). Dit begint bij een hoofdnetwerk met spoor en HOV en loopt daarna via hubs en OV-knooppunten over in een fijnmaziger netwerk.

Exercitie 'Niet meer, maar Beter OV'

De provincie werkt samen met Transdev en NS om te kijken hoe het OV in Noord-Holland-Noord kan worden behouden, dan wel worden versterkt. In tegenstelling tot de groeipercentages in het zuiden van de provincie was in deze regio voor COVID nauwelijks groei van het OV. De regio nu bereikbaar houden, levert grote uitdagingen op. In gesprekken met Transdev en NS is deze zorg gedeeld en het heeft geleid tot een samenwerking om gezamenlijk te kijken hoe het OV haar aantrekkelijkheid kan terugwinnen, zodat het ook over tien jaar nog prettig en makkelijk bewegen is met het OV.

Sinds het najaar 2022 wordt samengewerkt om tot een gezamenlijke analyse te komen van het OV-systeem en te kijken welke mogelijkheden er te bedenken zijn om tot verbetering te komen. Dit wordt gedaan langs een viertal lijnen:

1. Data analyse

Er wordt een gezamenlijke analyse gedaan van de Translink-data. In Nederland wordt alle chipkaart data beheerd door Translink. Vervoerders hebben natuurlijk inzicht in hun eigen vervoersstromen, maar via deze analyse kan ook gekeken worden naar alle overstappen die gemaakt worden tussen vervoerders.

¹ definitie door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en de decentrale OV-autoriteiten (DOVA): 'Vanuit de grote maatschappelijke opgaven rond ruimte, wonen, brede welvaartverdeling, klimaat, stikstof, inclusiviteit en bereikbaarheid streeft de overheid er naar om iedereen in staat te stellen met gebruikmaking van 'collectieve' vervoermiddelen en/of -diensten op kostenefficiënte en reizigersvriendelijke wijze in haar mobiliteitsbehoefte te voorzien.'

Uit deze vervoerspatronen ontstaat inzicht in het functioneren van het huidige systeem. Een tweede grote analyse is een multimodale netwerkanalyse. Hierin wordt gekeken naar alle vervoersstromen in Noord-Holland Noord. Hieruit kan, als voorbeeld, wellicht een aantal relaties komen, waar er toch kansen liggen voor het OV, die nu nog niet benut worden.

2. Inventarisatie nieuwe concepten en producten

- Naast het borgen van een goed ov-netwerk, speelt Mobility as a Service (MaaS) een grotere rol in onze bereikbaarheidsoplossingen. Binnen Noord-Holland is daarom gewerkt aan een white-paper rondom Mobility as a Service (MaaS). Dit document schetst de ontwikkeling van apps rondom OV en de deelmobiliteitsmarkt die nog sterk in ontwikkeling is.
- Ook NS en Transdev kennen hierin eigen producten en ontwikkelingen. Gekeken wordt hoe deze ontwikkelingen wellicht een plek krijgen in het toekomstig OV-systeem. Hiermee samen hangt de HUB ontwikkeling. Dit zouden specifieke knopen in het systeem kunnen worden, waar bepaalde producten als verlengstuk van het OV gezien kunnen worden. Tegelijkertijd ontstaan er kansen in digitale kaartjes, die verschillende producten zouden kunnen combineren. Ook gaat NS in 2023 aan de slag met de implementatie van '[NS voordeel](#)' op het traject Utrecht-Den Helder. Afgelopen jaar testte NS op het traject Den Haag-Eindhoven dit concept. Nu komt in Noord-Holland één van de twee vervolgtrajecten.
- Het afgelopen jaar is samen met externe partijen gewerkt aan het opstellen van een Hubstrategie voor Noord-Holland. Doel van deze strategie is inzichtelijk maken waar er kansen liggen voor de ontwikkeling van hubs als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem en bouwsteen in de mobiliteitstransitie en wanneer en welke rol voor de provincie is weggelegd
- Verder wordt het overzicht vrijwilligersvervoer betrokken en ook integratie met WMO vervoer wordt besproken. Op dit moment zijn dit nog geen 'openbare' mobiliteitssystemen, maar dienen natuurlijk wel een maatschappelijk belang.

3. Regionale ontwikkelagenda's

In samenwerking met NS en Transdev werd al gewerkt aan regionale ontwikkelagenda's. Hierin wordt voor alle spoorcorridors in Noord-Holland gekeken naar kansen om het spoorproduct, de ketenreis en de stationsomgeving aantrekkelijker te maken voor de reiziger. Voor de Helderse-lijn ligt er een 10-punten plan, waar gewerkt wordt aan het uitvoeren

van de acties daarin. Voor de Hoornlijn en Westfriese-lijn wordt gewerkt om te komen tot een soortgelijke agenda.

4. Inventarisatie van kansen voor vraaggestuurd OV

De concessie Noord-Holland Noord kent op dit moment een aantal flexlijnen met matig succes. Toch zijn er in Nederland en in het buitenland ook goede voorbeelden te vinden. Vandaar dat afgelopen najaar via een internationale marktconsultatie contact is gezocht met bedrijven die met vraag gestuurd OV bezig zijn en ze te vragen of ze interesse zouden hebben te studeren (een theoretische studie middels simulatie) op mogelijkheden in Noord-Holland Noord. Hierop reageerden een 15 tal bedrijven en op dit moment wordt gekeken of en hoe en onder welke voorwaarden (o.a. rondom data deling) tot een samenwerking is te komen met 1 of meer partijen. Dit onderzoek komt voort uit de focus Smart Mobility.

Het is voor het eerst dat er op deze schaal wordt samengewerkt met vervoerders om te komen tot inzicht, hoe het OV product in Noord-Holland Noord functioneert, te kijken waar kansen en bedreigingen liggen in het huidige functioneren en hoe er tot mogelijke verbeteringen gekomen kan worden. Bedoeling is al deze werkzaamheden samen te brengen in een ontwikkelperspectief voor het OV van Noord-Holland Noord wat in Q2 van 2023 afgerond zou moeten worden. Dit product kan vervolgens voor een aantal zaken gebruikt worden:

- Dienstregeling 2024
- Middellange termijn/nieuwe concessie
- Overige concessies
- Lange termijn visie

Hoewel de exercitie nu begonnen is uit een samenwerking van de Provincie Noord-Holland met NS en Transdev, zal het ontwikkelperspectief ook uitgebreid met stakeholders besproken worden, aangezien ook gemeenten en belangenorganisaties essentieel zijn, op het moment dat naar acties gekeken zal worden.

Het is de bedoeling dat deze exercitie inzicht kan bieden om het OV product in Noord-Holland Noord weer in een opwaartse spiraal van ontwikkeling te krijgen. Kijkend naar ontwikkelingen in Nederland, zijn hier goede voorbeelden van, zoals in Groningen-Drenthe. Daar zorgt een systeem met frequente gestrekte lijnen, samen met een set aan ontsluitende/toevoer lijnen in combinatie met HUBS voor een sterk basissysteem. Vanuit de sterke lijnen en HUBS wordt dan gekeken welke producten nog kunnen zorgen voor een goede dekking en een inclusief systeem voor de hele regio.

Lessen die hier in geleerd worden, kunnen vervolgens ook in de rest van Noord-Holland gaan leiden tot inzichten voor verbetering.

Wat vragen wij aan de commissie?

Provinciale Staten worden gevraagd wat zij als belangrijke onderdelen zien in de ambitie. Het komend half jaar wordt deze ambitie verder uitgewerkt. Daarom worden uw Staten vroegtijdig betrokken in deze discussie. Een breed OV-systeem wordt gezien als belangrijk antwoord op de grote maatschappelijke opgaven waar we voor staan. Na COVID kan zelfs geschetst worden dat de opgaven alleen maar groter zijn geworden. Hier staat tegenover dat de financiële middelen voor het huidige systeem onder druk staan, terwijl het OV-systeem juist zou moeten groeien. De opgave van de afgelopen jaren voeren we door in plannen om deze publieke mobiliteit te realiseren en we kijken waar we aanvullend een tandje bij kunnen zetten.

Gedeputeerde Staten horen graag de overwegingen van u aan de voorkant van het traject om tot een ambitie te komen. De uitdagingen zijn groot en zullen scherpe keuzes vragen.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's

De huidige wetten en regelingen, zoals de Wet personenvervoer 2000, lijken niet altijd de ruimte te bieden aan decentrale overheden om vanuit een breder bereikbaarheidsperspectief te handelen. Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zijn wettelijk verankerd, maar met een bredere blik kan ook de ketenreisgedachte (gedeeltelijk) door de overheden opgepakt worden.

Daarnaast zien we ook dat stijgende kosten en het tekort aan personeel druk legt op zowel de reizigers als de vervoerders, onze gemeenten en de provincie zelf. We staan voor de opgave om deze met elkaar in balans te houden. Hier komt nog bij dat de jaarlijkse bijdrage van de SOV (studenten OV) naar verwachting fors naar beneden gaat in 2024, met name in de concessie Haarlem-IJmond en dat de bijdrage nogmaals vermindert bij de start van een nieuwe OV-concessie.

Wij zijn ons bewust van deze financiële uitdagingen en onzekerheden. Bij de volgende begroting zal hierin een afweging gemaakt moeten worden. We gaan eveneens met het Rijk in gesprek over de rol die zij daarbij kunnen spelen.

Vervolg

De behandeling in de commissie is de start van het opstellen van een ambitie Publieke Mobiliteit. Huidige planning is tot een eindconcept te komen, dat na het zomerreces van 2023 richting besluitvorming kan. Hiermee kan de ambitie ook als onderlegger dienen voor de werkzaamheden richting het vormgeven van de nieuwe aanbestedingen voor de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

2 bijlage(n)

- Whitepaper Mobility as a Service (MaaS)
- Hubstrategie Noord-Holland


voorzitter

A.Th.H. van Dijk