

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 16 april 2024

Onderwerp: Visie Publieke Mobiliteit

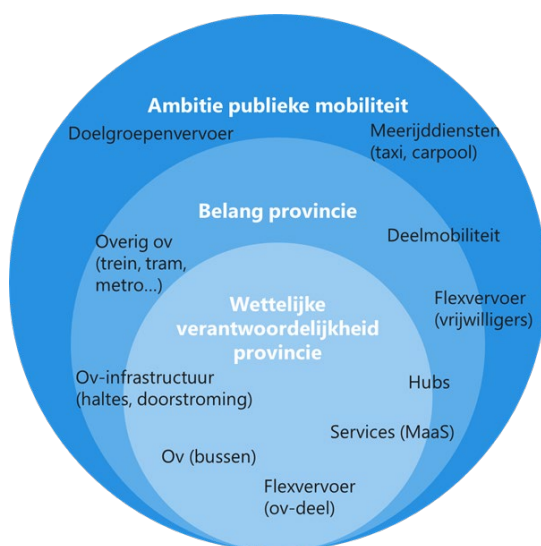
Kenmerk: 2233811/2233816

Bijlagen (2):

1. Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland
2. Overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit

1. Inleiding

In het coalitieakkoord '[Verbindend vooruit!](#)' geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De provincie zet in op beter en betaalbaar openbaar vervoer (ov), onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van deelmobiliteit, openbaar vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren.



Figuur 1 Verhouding ambitie, belang en verantwoordelijkheid

Tot 2040 komen er in Noord-Holland 250.000 woningen bij, grotendeels nabij ov-knooppunten. De provincie wil de bijbehorende groei aan mobiliteit faciliteren met duurzame mobiliteit om bereikbaarheid te borgen en bij te dragen aan klimaatdoelen, energietransitie en verkeersveiligheidsambitie. Het beleidskader hiervoor is het perspectief mobiliteit (https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit).

Na de coronapandemie zijn reispatronen veranderd. We zien bijvoorbeeld minder ov-gebruik door thuiswerken, meer fietsgebruik en een hoger autobezit. Bovendien hebben meer mensen minder te besteden. De provincie heeft daarom nadrukkelijk aandacht voor vervoersinclusiviteit. Hiermee bedoelen we dat we iedereen in de gelegenheid willen stellen om van publieke mobiliteit gebruik te kunnen maken.

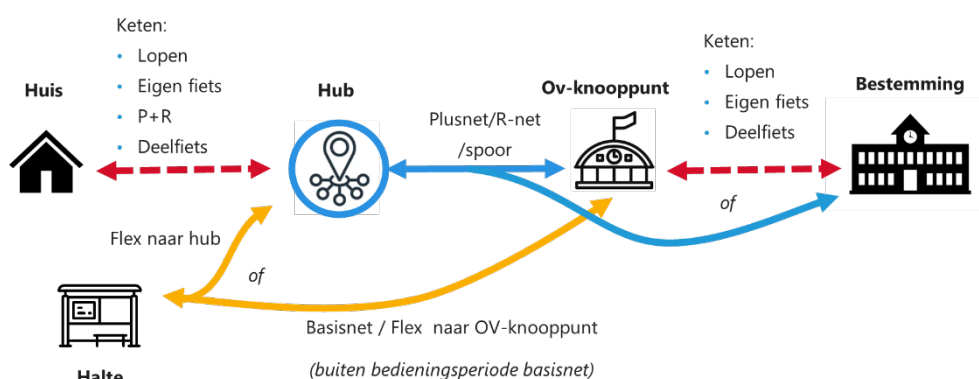
Deze visie gaat over publieke mobiliteit; dat is alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus, in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de trein, voor- en natransport, deelmobiliteit en regionaal ov in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam en omliggende provincies.

Wat?

De ambitie van provincie Noord-Holland is dan ook om met publieke mobiliteit een aantrekkelijke deur-tot-deur reisoptie te bieden voor vervoerstromen van en naar belangrijke bestemmingen. De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden op deze belangrijke reisrelaties:

- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woonwerkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbaar en op tijd naar een onderwijslocatie;
- Basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen als aantrekkelijk reisalternatief;
- Ov-bereikbaarheid van nieuwe grootschalige ontwikkelingen (woningbouw en kantoren);
- Grote stromen reizigers naar een evenement of recreatieve bestemming (b.v. het strand in het zomerseizoen) om overlast door grote aantallen (incidenteel) autoverkeer te voorkomen en om natuur en recreatief beter bereikbaar te maken.

Van deze reisrelaties maken reizigers van alle leeftijden gebruik. Ook reizigers met een beperking willen op deze relaties reizen, net als reizigers met een smalle beurs. Om deze doelgroepen goed te faciliteren kiest de provincie voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit verschillende onderdelen:



Figuur 2 Systeem van publieke mobiliteit

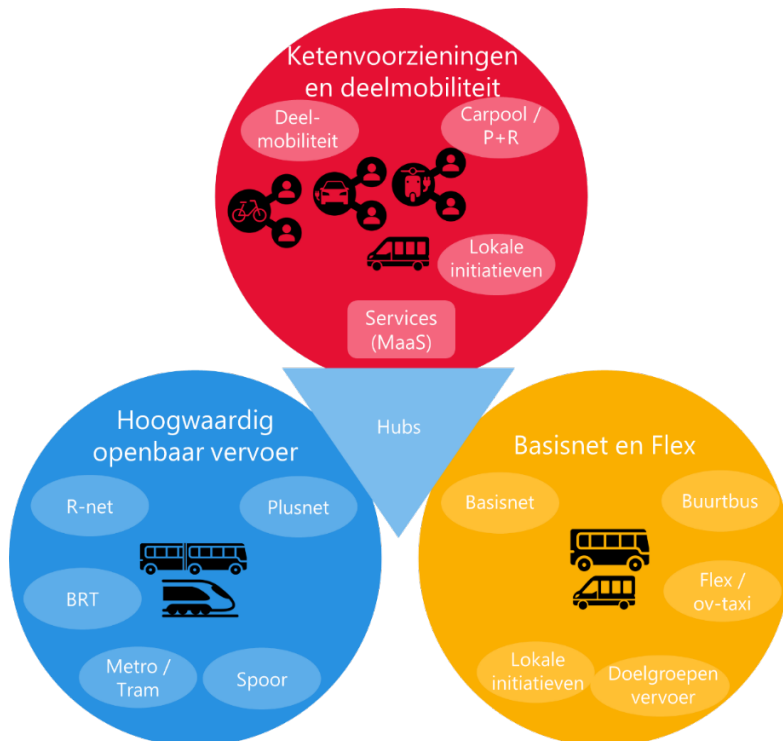
Een ruggengraat van hoogwaardig ov: een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen en goed voor- en natransport (ketenreis) van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. De basis van het netwerk van openbaar vervoer bestaat uit de bestaande treinverbindingen en snelle buslijnen die we het Plusnet noemen. Deze bussen rijden vaak, snel en verbinden knooppunten en plekken waar veel mensen komen. Zo kunnen we meer reizigers op de plek van hun bestemming brengen, zoals voor het woon-werkverkeer. Een voorbeeld hiervan zijn de R-net-buslijnen die nu al in een deel van de provincie worden ingezet: de bekende rood-grijze bussen die vaak rijden en lange

afstanden afleggen. In de andere regio's wordt het Plusnet in de toekomst stap voor stap geïntroduceerd. Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier of acht keer per uur voor respectievelijk landelijk en stedelijk gebied.

Hubs: De haltes van het Plusnet worden in de toekomst omgevormd tot hubs. Hier kan je op de bus stappen, de auto parkeren, je fiets stallen, een deelfiets pakken en misschien wel je pakketje ophalen bij de pakketautomaat. Naar de hub kom je lopend, met de fiets, auto of met de buslijnen en buurtbussen zoals we die nu ook al kennen. Op plekken waar minder reizigers zijn, zetten we Flexvervoer in, zoals een ov-taxi. En je reis plan én betaal je binnen een paar klikken in de app!

Een vraaggericht aanbod van Basisnet en Flexvervoer. Waar en wanneer het hoogwaardig ov niet rijdt, is Basisnet of Flexvervoer beschikbaar. Dit vervoer op maat kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen. Mogelijkheden zijn het Basisnet of een buurtbus, met vaste haltes en een frequentie van minimaal één keer per uur. Ook Flexvervoer, OV-taxi of lokale initiatieven behoren tot de mogelijkheden, met flexibele routes en vertrektijden afhankelijk van de vraag.

Deelmobiliteit: Reizigers die niet de beschikking hebben over een eigen auto, scooter, bakfiets of (elektrische) fiets, worden door middel van deelmobiliteit in de gelegenheid gesteld om toch hun gewenste reis met het gewenste vervoermiddel te maken, zowel naar een hub, station of ov-knooppunt (b.v. OV-fiets), als ook direct naar de bestemming. De provincie vindt het belangrijk dat daar waar de markt dit niet organiseert (b.v. in landelijk gebied) dit toch, passend bij de vraag, wordt georganiseerd. Dit zal echter niet kostendekkend zijn. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit zou kunnen organiseren (lokaal met ondernemers of regiobreed), is een onderzoeksvraag.



Figuur 3 Aanbod van publieke mobiliteit (deels door provincie Noord-Holland)

Hoe?

Om de uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn te kunnen bereiken zijn diverse afspraken, voorbereidingen en acties nodig. Het is belangrijk om dit tijdig en goed te organiseren, omdat de provincie niet overal zelf regie op heeft. Provincie Noord-Holland heeft verschillende mogelijkheden, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed. Een deel kan ze bereiken door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan ze zelf (laten) bouwen of ze kan contracten sluiten met deelmobiliteitsaanbieders. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten en het Rijk of NS voor verbeteringen op het spoor. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, investeren, subsidiëren en samenwerken.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

De doelen van de Visie Publieke Mobiliteit volgen uit het Perspectief Mobiliteit. In het Perspectief Mobiliteit zijn beleidsdoelen en afwegingscriteria opgenomen die de basis vormen voor keuzes en maatregelen vanuit de Visie Publieke Mobiliteit. Voor het ov-deel van publieke mobiliteit wordt dit de komende maanden uitgewerkt in bijvoorbeeld de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de nieuwe ov-concessie Noord West Noord-Holland. Na ingang van de concessie evalueren we jaarlijks het vervoerplan en hebben we opgenomen dat we zo nodig de concessie herijken, als de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

In de Visie Publieke Mobiliteit zelf worden geen keuzes gemaakt over maatregelen of investeringen. Er zijn dan ook geen financiële consequenties. Voor de daadwerkelijke uitvoering en realisatie van de ambities zijn de middelen nog niet georganiseerd. Hiervoor dient eerst (met medeoverheden en andere partners) verkend te worden welke maatregelen nodig en gewenst zijn voor de in de Visie Publieke Mobiliteit benoemde hoofdpogingen. Besluitvorming hierover (inclusief over de benodigde budgetten) vindt plaats in de aanbestedingsprocedure van het regionaal ov en diverse uitvoeringsagenda's.

Begin 2024 is een concept van de Visie Publieke Mobiliteit gedeeld met stakeholders en medeoverheden via stakeholderssessies en bestuurlijke Provinciaal Verkeer en Vervoerberaden (PVVB's). Reacties van deze partijen zijn verwerkt in de definitieve versie van de visie Publieke Mobiliteit (zie bijlage overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit). Dit betreft voornamelijk verduidelijkingen. Een deel van de reacties betreft wensen voor keuzes en maatregelen en zullen bij de uitwerking van de Visie Publieke Mobiliteit meegenomen en afgewogen worden.

4. Proces en procedure

In de Commissie Ruimte van 15 januari 2024 is het concept Visie Publieke Mobiliteit besproken. De hier besproken aandachtspunten zijn meegenomen en vervolgens verwerkt. In de huidige versie is:

- een duidelijker ordening toegepast en duidelijker omschrijving van de onderdelen van publieke mobiliteit. Hierdoor is ook minder sprake van herhaling van teksten;
- meer aandacht besteed aan de toegankelijkheid en vindbaarheid van het openbaar vervoer;
- meer aandacht besteed aan de ambitie voor deelmobiliteit, mede door het als apart onderdeel te positioneren, incl. de keuzevrijheid om waar mogelijk van verschillende vervoerwijzen gebruik te kunnen maken, inclusief (elektrische) deelauto's;
- duidelijker aangegeven dat er gedurende de looptijd van de ov-concessies er regelmatig herijkt en bijgestuurd kan worden;
- de term doelgroepen aangepast naar reisrelaties, geordend naar reismotieven. Er wordt geen onderscheid gemaakt in doelgroepen, want publieke mobiliteit is er voor iedereen.

In de bijlage 2 Overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit vindt u een overzicht van de aanpassingen die sinds de vorige keer zijn verwerkt in de Visie Publieke Mobiliteit.

Veel vragen en opmerkingen van stakeholders op het gedeelde concept gaan over de verdere uitwerking van de visie publieke mobiliteit. Dit zal plaatsvinden in de uitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer. Hierover worden deze stakeholders geïnformeerd.

Na vaststelling in Provinciale Staten worden onze partners geïnformeerd en wordt de Visie Publieke Mobiliteit als ambitie en kader meegenomen bij gesprekken met medeoverheden, partners en in onze lobby. Tevens dient het als instrument kader bij de beleidsuitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. A.Th.H. van Dijk, voorzitter

mw. M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. [XXXX]

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 16 april 2024;

Besluit(en):

1. De Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier