

Heeft het openbaar vervoer in middelgrote steden nog toekomst?

Mark van Eijk
Gemeente Breda
m.van.eyk@breda.nl

Bas Govers
Goudappel Coffeng
bgovers@goudappel.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2012, Amsterdam**

Samenvatting

De wereld van het openbaar vervoer is sinds de invoering van de Wet Personenvervoer 2000 flink veranderd. Naast het feit dat het openbaar vervoer openbaar wordt aanbesteed, zijn middelgrote steden ook geen vervoersautoriteit meer. Dit opdrachtgeverschap ligt bij de provincies. Ondanks forse verbeteringen op het gebied van kostenefficiency, infrastructuur, reizigersinformatie en materieel stagneert het gebruik van het stedelijk OV in middelgrote steden.

De wereld óm het openbaar vervoer staat ook niet bepaald stil. Want hoe zit het nu met “de reiziger” (of liever gezegd: de mobilist) en de veranderende verplaatsingsbehoeften? Hoe is het gesteld met de (multimodale) bereikbaarheid in middelgrote steden? Hoe groot zijn de ambities op thema’s als duurzaamheid en klimaat?

Het is de vraag in hoeverre het openbaar-vervoersysteem, dat we nu kennen, een goed antwoord kan geven op deze veranderingen.

In dit paper wordt een beeld geschetst van de huidige positie van het openbaar vervoer in middelgrote steden en wordt stil gestaan bij waarneembare en te verwachten trends in deze steden. Op basis hiervan wordt een perspectief geschetst voor een transformatie van het openbaar vervoer naar een robuust vervoersysteem. Breda fungeert hierbij als voorbeeld.

1. Huidige positie van het OV in middelgrote steden

'Te groot voor het servet, te klein voor het tafellaken.' Op het schaalniveau van middelgrote steden in Nederland (tot ca. 150.000 inwoners) is het vaak worstelen met enerzijds te weinig vlees aan het bot voor echte hoogwaardige binnenstedelijke OV-lijnen (HOV) en anderzijds het streven naar een volwaardige sociale functie van het OV. Door dit solidariteitsbeginsel, waar in essentie niets op tegen is, is het vaak al een hele klus om over de gehele stad een fatsoenlijk voorzieningenniveau te bieden. Opplussen naar HOV is dan exploitatief al bijna niet meer mogelijk, laat staan dat de stedelijke omgeving hier qua reizigerspotentie de mogelijkheden voor biedt.

Door teruglopende budgetten wordt dit spanningsveld alleen maar groter. Logisch gevolg is dat de prioriteit vaak wordt gelegd op een maximale instandhouding van het OV in de gehele stad. Er is daarbij weinig ruimte om te spelen met dit aanbod, omdat het vervoersproduct (inclusief personeel) star is (zie figuur 1). Dit is grotendeels ingegeven door de afspraken op concessieniveau.



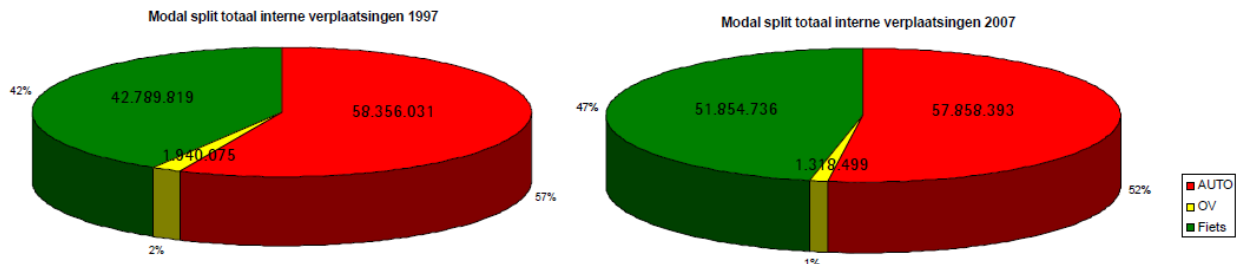
Figuur 1: De 12-meterbus met professionele chauffeur als uniform vervoersproduct

Investerings in infrastructuur (doorstroming), reizigersinformatie en nieuwe bussen brengen helaas nog niet de ommekeer naar een versteviging van de positie van het OV. Door het geschetste spanningsveld beperkt de "doorontwikkeling" van het OV zich vaak tot een aanbodgerichte benadering, waarbij optimalisaties binnen het openbaar vervoersysteem zelf worden nagestreefd. Het openbaar vervoer in middelgrote steden blijft daarmee vooral het sluitstuk van de vervoersmarkt. De bijdrage aan de stedelijke bereikbaarheid is uiterst beperkt, getuige ook het aandeel in de modal split. De bezuinigingen in het openbaar vervoer zorgen dan voor een negatieve spiraal. Zonder ingrijpen dreigt de positie van het OV in middelgrote steden daardoor nog verder verzwakt te raken.

2. Het openbaar vervoer in Breda

In Breda zien we de geschetste problematiek van het OV in middelgrote steden relatief sterk terugkomen. Breda mag worden omschreven als een autostad. Ondanks dat de stad compact is (bijna de gehele stad ligt binnen een straal van 3,5 kilometer van de Grote Markt; inclusief de omliggende dorpen is dit maximaal 5 kilometer). Terwijl het netwerk sterk is ingericht op de lokale verplaatsingen naar het centrum, kiest de Bredanaar in ruim

de helft van de gevallen de auto voor een verplaatsing binnen de stad. Het openbaar vervoer wordt in slechts 1% van de gevallen gekozen voor een lokale, stedelijke verplaatsing (zie figuur 2). Het aangeboden product en de markt sluiten dus niet langer op elkaar aan.



Figuur 2: Interne modal split Breda in 1997 en 2007 (bron MON, bewerking Goudappel Coffeng)

De positie van het OV in de stad verslechtert daardoor. Relatief, maar ook in absolute aantallen neemt het aantal stedelijke verplaatsingen per OV af. Zouden we dit "klassiek aanbodgericht" vanuit het OV-systeem benaderen, dan komen we qua maatregelen waarschijnlijk terecht in de sfeer van kortere reistijden en betere informatievoorziening. Zoals in zoveel vergelijkbare steden is dit ook in Breda volop gedaan: de aanleg van busbanen, voorrang bij verkeerslichten voor de bus en de dynamische reisinformatiepanelen die als paddenstoelen de grond uit schieten. Het resultaat: geen trendbreuk omhoog in reizigersaantallen. Sterker nog, het openbaar vervoer in de stad verliest terrein.

We komen op een punt terecht waarop we ons de vraag moeten stellen of het huidige OV-systeem met de uniforme en inflexibele productiemiddelen nog wel voldoet. Met andere woorden: sluit het vervoersaanbod nog wel aan bij de mobiliteitsvraag? Om die vraag te kunnen beantwoorden, moeten we die (veranderende) mobiliteitsbehoeften in beeld krijgen. En niet alleen de mens, maar ook de trends binnen de stedelijke ruimte zijn daarbij van belang. Tijd voor een brede heroriëntatie op de rol en plaats van het stedelijk OV in middelgrote steden.

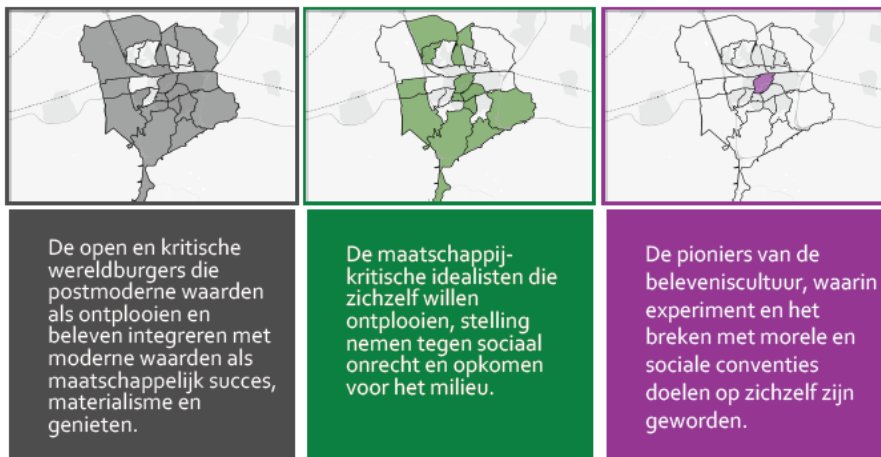
3. Trends in de stad

Veranderende mobiliteitsbehoeften in de 21^e eeuw

Openbaar vervoer zoals we dat nu kennen is gebaseerd op het bestaan van collectiviteit. De samenleving is op dat punt in de afgelopen 10 jaar behoorlijk veranderd. Mensen zijn onafhankelijker geworden en streven meer naar persoonlijk geluk. Door een veel bredere oriëntatie uit die zelfontplooiing zich in toenemende mate pluriform. We verplaatsen ons steeds vaker, verder en in ketens. Deze behoeften, of meer specifiek mobiliteitsbehoeften, laten zich niet meer eenvoudig voorspellen op basis van klassieke sociaal-economische en sociaal-demografische kenmerken. Collectieve vervoersbehoeften zijn dan ook moeilijker dan ooit tevoren te identificeren.

Daar tegenover staat dat waardeoriëntaties en persoonlijke overtuigingen juist een steeds grotere rol blijken te spelen. Deze kenmerken staan aan de basis van onze levensstijlen, alsmede de verschillende levensfasen waarin we ons bevinden. Dit bepaalt vervolgens het kader voor onze opinies en ons gedrag. De groepen met overeenkomstige waardeoriëntaties (mentality milieus) blijken overeenkomstige behoeften te hebben, die zich ook uiteten op het vlak van mobiliteit. Dit kan betekenen dat iemand onafhankelijkheid als belangrijke drijfveer heeft, maar bijvoorbeeld ook aspecten als milieubewustzijn, interesse in technologie en innovatie, statusgevoeligheid en plichtsgetrouwheid spelen een rol.

In Breda zijn deze verschillende mentality milieus in kaart gebracht (zie figuur 3). Het blijkt dat drie typen mentality milieus oververtegenwoordigd zijn in Breda, ook ten opzichte van het landelijke gemiddelde. Deze groepen behoren tot de voorlopers: ze staan open voor vernieuwingen en innovaties en zijn bereid deze vroeg te adapteren. Deze informatie biedt aanknopingspunten voor te ontwikkelen vervoersproducten op wijkniveau.



Figuur 3: Oververtegenwoordigde mentality milieus in Breda

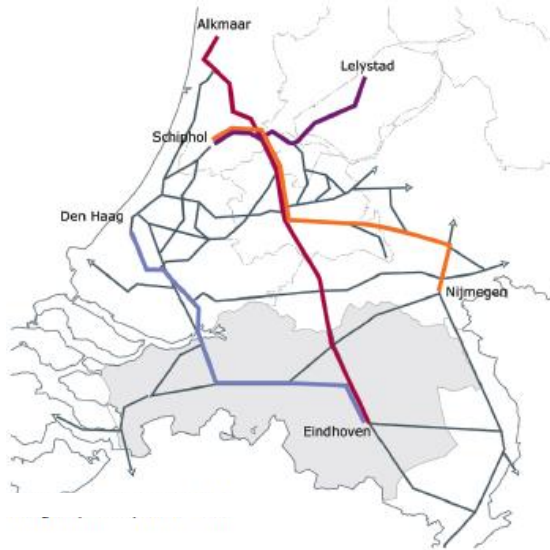
Stedelijke opgaven in de 21^e eeuw

De gevolgen van de economische crisis laat duidelijke sporen na. De discussie over de kwantitatieve gevolgen van groei en krimp is nog lang nog niet klaar. Ondanks, of wellicht dankzij, deze discussie neemt de aandacht voor kwaliteit en verduurzaming van de stad toe. Het mobiliteitssysteem moet deze ambities faciliteren en waar mogelijk zelfs versterken.

In Breda zijn de ambities niet mals. In 2044 wil de stad CO₂-neutraal zijn. Mobiliteit heeft een aandeel van 25% in deze opgave. Los van deze klimaatopgave is de mobiliteit zelf meer dan ooit tevoren een opgave. De mobiliteit zal blijven groeien. Niet alleen door het toe te voegen stedelijk programma, maar ook als gevolg van de eerder geschetste ontwikkeling van de mobiliteitsbehoeften. In steeds meer gevallen zal de keuze daarbij vallen op de auto vanwege de flexibiliteit. Doorrekeningen tonen aan dat Breda, zonder verandering van mobiliteitskoers, afstevent op een vastlopend verkeerssysteem. Echter, de rol van de auto is evident. Het kan niet anders dan dat reële en maakbare vervoersalternatieven nodig zijn die mensen aanspreken. Hiervoor zijn heldere producten nodig die aansluiten bij (specifieke) behoeften. Hier ligt voor het openbaar vervoer een uitdaging.

Regionaal en bovenregionaal vervoer groeit

Ondanks de eerder niet al te positief geschetste positie van het openbaar vervoer, is het fundament voor het OV in middelgrote steden niet per se louter slecht en instabiel. Integendeel, er liggen volop mogelijkheden en kansen die ten volle benut moeten worden, geïntegreerd in één "vervoersysteem 2.0".



Figuur 4: Het hoogfrequent spoor in 2020 (l) en de nieuwe OV-terminal Breda (r)

Voor Breda wordt vooral het regionale schaalniveau interessant: de toename van de mobiliteit mag grotendeels uit "de regio" worden verwacht. De recente impuls van een aantal streekbuslijnen naar een herkenbaar HOV-product werpt al zijn vruchten af. In enkele jaren tijd is op deze lijnen 10% reizigersgroei gerealiseerd. Dat is ongekend binnen het Bredase OV-referentiekader. Daarnaast raakt de positie van Breda in het spoornetwerk verder versterkt door aansluiting op de HSL. Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS, zie figuur 4) zorgt voor groei op het spoor en daarmee voor groei in het voor- en natransport in de stad. Dit biedt gigantische kansen voor een transitie van het netwerk in de stad gericht op de regionale en bovenregionale vervoersmarkt, in plaats van de lokale markt. Dit betekent dat het voor- en natransport in de stad op en top in orde moet zijn. Voor Breda betekent dit dat de nieuwe OV-terminal, welke rond 2015 zal worden opgeleverd, als een belangrijke, of zo niet dé belangrijkste, regionale poort van de stad beschouwd mag worden: het ankerpunt van een nieuw vervoersysteem.

4. Twee perspectieven voor het OV

De uitgangspositie van het openbaar vervoer in middelgrote steden is helder. Het OV kan zijn sociale functie over het algemeen nog goed waarmaken. Op het gebied van (stedelijke) bereikbaarheid boekt het OV slechts ten dele successen. Door teruglopende budgetten is de opgave groot om bestaande voorzieningenniveaus in de lucht te houden. De samenleving verandert en het is de vraag in hoeverre nog sprake is van collectiviteit. Mede daardoor is de mobiliteitsopgave voor de komende 10, 20 jaar fors: de (auto)mobiliteit zal sterk groeien.

Dit doet in potentie afbreuk aan ambities op het gebied van stedelijke kwaliteit en duurzaamheid. Kan het openbaar vervoer in middelgrote steden nog een rol in dit spel spelen of niet?

In feite zijn er twee scenario's voor het openbaar vervoer: niets doen of iets doen. Of in andere woorden: keuzes maken of niet. Gaan we uit van instandhouding van het huidige systeem met bijbehorende productiemiddelen, dan is één ding zeker: door verdere bezuinigingen zal het reduceren tot een puur sociaal vervoersysteem dat alleen de onderkant van de vervoersmarkt bedient. Het speelt geen rol van betekenis in de stedelijke bereikbaarheidsopgave.

Maar kan dát het doel zijn; het behouden van het huidige OV-systeem? Of zijn de doelen juist hoger gelegen: een duurzame en kwalitatief hoogwaardige stad? Moet het vervoersysteem niet dáár op worden aangepast? Dit zal inhouden dat de sterke punten van het openbaar vervoer verder versterkt moeten worden. Voor de "zwakke punten" zijn alternatieven nodig. Niet alleen vervoerkundig, maar vooral ook qua organisatie en financiering. Want binnen de bestaande constellaties zal dat niet mogelijk zijn.

Breda kiest voor de tweede optie. In de volgende paragraaf staat een verdere toelichting op dat beoogde vervoersysteem alsmede de transitie daar naartoe.

5. Transitie naar een robuust vervoersysteem

Binnen de ruimtelijke, economische en maatschappelijke context zoals geschetst moet het openbaar vervoer in Breda een transitie maken. Hiervoor is een radicale vernieuwing nodig langs drie kansrijke product-marktcombinaties: snel collectief vervoer, sociaal collectief vervoer en individueel openbaar vervoer. Een duidelijke profilering in de markt en ruimte voor participatie zijn hierbij sleutelbegrippen.

Openbaar vervoer kan zich onderscheiden door op andere zachte behoeften in te spelen. De behoefte aan beleving, aan ontmoeting, aan gezondheid, aan gemak en aan het leveren van een relevante bijdrage. Daarbij zijn niet alle mensen gelijk. Elk product dient naast een heldere vervoerbehoefte ook in te spelen op die zachte behoeften passend bij het reizigersprofiel. Op deze wijze ontstaan drie kansrijke product-marktcombinaties.

5.1 Snel collectief vervoer: de Officierslijnen

Doelgroep

De vraag in Breda verandert. De traditionele doelgroep voor het openbaar vervoer ('traditionele burgerij') neemt af, maar blijft groot. In de stad zelf, maar ook bij de bezoekers en werknemers van Breda neemt de groep hoger opgeleide 'mobielen' toe. Zij hebben weinig tijd, zijn weinig prijsgevoelig en hechten aan snelheid, gemak en comfort. Voor de kortere afstand in de eigen stad en voor het voortransport naar het station gebruikt deze groep de fiets. Ook jongeren en studenten horen tot de doelgroep.

Kernbegrippen bij dit product zijn:

- frequent (minimaal 4x per uur de hele dag, 6x per uur in de spits);
- betrouwbaar (95% aankomst- en vertrekbetrouwbaarheid);
- sneller dan de fiets: minimaal 25 km/h;
- gemak: herkenbaar en begrijpelijk.

Het vervoer is gericht op:

- stad In: natransport vanaf het station naar de binnenstad en de bestemmingsclusters;
- stad uit: voortransport over grotere afstand (op kortere afstand fietst deze groep);
- naar de stad: hoofdtransport over langere afstand (op kortere afstand fietst deze groep).

Haltepleinen

Halten liggen in een aantrekkelijke omgeving en in de bestemmingsclusters wordt het "hart" bediend. Breda heeft een vijftal geclusterde bestemmingsgebieden met een sterk eigen profiel:

- | | |
|------------------------------------|---|
| - <i>Claudius Prinsenlaan e.o.</i> | <i>profiel: zorg/onderwijs;</i> |
| - <i>Westerhage:</i> | <i>profiel: kantoren, dienstverlening;</i> |
| - <i>stadion e.o.</i> | <i>profiel: evenementen/detailhandel;</i> |
| - <i>Rithmeesterpark</i> | <i>profiel: logistiek en dienstverlening;</i> |
| - <i>Ikea e.o</i> | <i>profiel: perifere, grootschalige detailhandel;</i> |
| - <i>Heroterrein/ CSM-terrein</i> | <i>profiel: ?</i> |

Dit betekent dat de reiziger ook ruimtelijk in het hart van het bestemmingscluster wordt gebracht. Elk "hart" wordt geadopteerd door bedrijven en instellingen in de omgeving. Deze worden via locatiegericht mobiliteitsmanagement direct uitgenodigd programma's te ontwikkelen die het gebruik van de voorziening bevorderen. Hierbij kan ook het parkeren op afstand worden betrokken. Ook worden er aansluitende collectieve diensten rond het "halteplein" geboden als leenfietsen, informatiepunten en kleinschalige travel-retail.

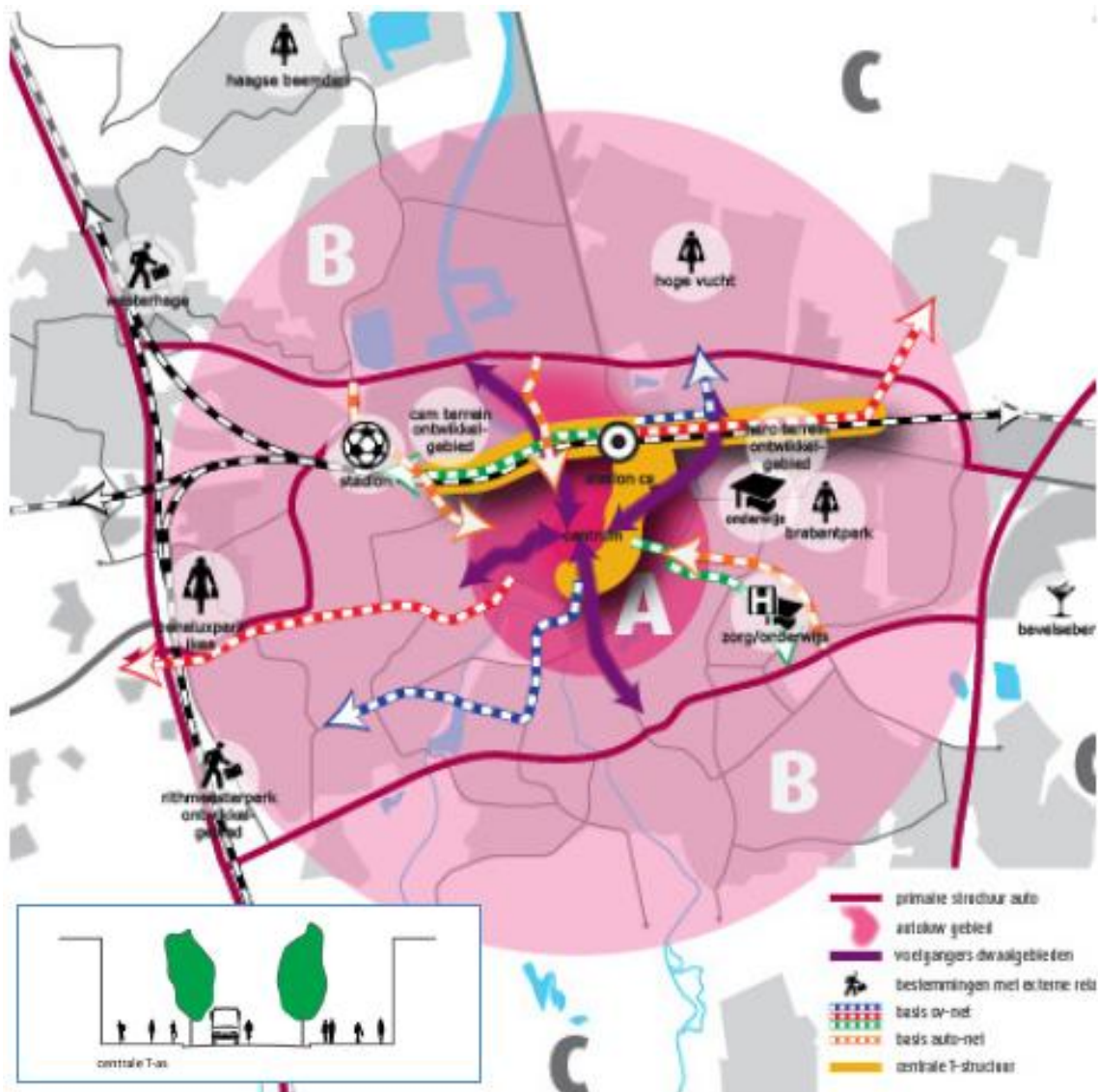


Drie corridors

Bundeling van lijnen, op eigen infrastructuur, biedt directheid en snelheid. Dit herkenbare concept wordt gewaardeerd, zo blijkt ook uit het groeiende gebruik van de Volans. Het netwerk richt zich daarbij op de relatie tussen de economische kerngebieden en het station. Op basis van deze eigenschappen ontstaan drie hoofdassen:

1. Oosterhout – CS – Etten-Leur;
2. Westerhaghe/Stadionkwartier – CS – Zorg- en onderwijscluster Cl. Prinsenlaan;
3. Hoge Vucht – CS – Binnenstad – Princenhage – Rithmeesterpark.

Alle corridors maken op de as station – binnenstad gebruik van dezelfde infrastructuur die ruimtelijk ingepast is in de omgeving. De centrale as, in de vorm van een T-structuur, is exclusief voor OV, fiets en elektrisch vervoer. Overige gemotoriseerd verkeer heeft geen toegang meer tot de binnenstad.



Eigen 'brand'

Elke corridor wordt gepositioneerd als een eigen 'brand'; een verbinding met een eigen kleurstelling, materieelinrichting, een eigen aansprekende naam. Halten langs de lijn krijgen een hierbij bijpassende uitvoering. In de styling wordt aansluiting gezocht bij het profiel van de bestemmingsclusters.

Trent Barton (www.trentbarton.co.uk) is een onafhankelijke busvervoerder in de East Midlands. De maatschappij wordt gerund door mensen uit de regio. De chauffeurs werken in kleine teams op vaste routes. Daardoor kennen ze een groot deel van de vaste reizigers. Elke lijn kent een marketing met namen als: 'the black cat', the 'red arrow' en 'pronto'; iedere buslijn kent een eigen kleurstelling, een bijpassend marketingconcept, heldere kaarten en programma's om klanten per lijn te binden. Deze aanpak is succesvol. Jaarlijks groeit het gebruik van de busdiensten. Mensen spreken ook niet meer van de (anonieme) bus met een (anoniem) nummer, maar van de merknaam. In Nederland kennen we dit in zekere mate ook met de Zuidtangent en met de Volans. Uit het feit dat mensen de merknaam gebruiken in plaats van het lijnnummer mag afgeleid worden dat ze er zich er makkelijker mee associëren.

Materieel: Tram, guided bus of PRT

De omvang van de toekomstige openbaar-vervoermarkt valt moeilijk te voorspellen, gelet op de vele onzekerheden. Wel is het duidelijk dat productvernieuwing nodig is om de neerwaartse trend om te buigen. Er mag niet worden verwacht dat alleen een materieelverandering ook een marktverandering bewerkt. Wel kan het een impuls geven aan een reeds aanwezige trend. Zaak is dus de trend eerst om te buigen en groei te realiseren. Afhankelijk van de groei en de maatschappelijke trends kunnen binnen het concept verschillende materieelvormen ingezet worden. Ze passen allen binnen het genoemde concept.

5.2 Sociaal collectief vervoer: de Baronielijnen (buurtbus 2.0)

Parallel aan het gebundelde netwerk blijft er een ontsluitend netwerk behouden. Dit concept richt zich op de zelforganiserende 'community'. Het concept speelt in op de snel groeiende groep van vitale senioren met meer tijd en de behoefte deze tijd maatschappelijk zinvol in te zetten. Gebruikers krijgen de ruimte de lijnvoering zelf in te richten op basis van gewenste bestemmingen als de binnenstad, de belangrijkste wijkwinkelcentra en overige lokale voorzieningen, zoals het gemeentehuis en de sportvoorzieningen. Door een geringere mate van collectiviteit wordt er gebruik gemaakt van kleinere voertuigen. De binnenstad blijft ook voor dit concept een belangrijke herkomst en bestemming.

Doelgroep

De bevolking in Breda vergrijsst, maar ouderen worden tegelijkertijd steeds fitter. Ze zijn minder tijdgebonden en meer gericht op het ontmoeten van anderen. Voor hen is de prijs relevant en de nabijheid van de voorziening. Vanuit welzijnsbeleid is het belangrijk

vereenzaming onder ouderen tegen te gaan. In dat opzicht biedt ook de ontmoetingsfunctie binnen het collectief vervoer perspectief.

Opzet

Op langere termijn is het met professionele krachten bedienen van de ontsluitende lijnen niet langer houdbaar door de oplopende personeelkosten en de dalende inkomsten. Basisidee van dit product is dat de enorme potentie van gezonde, fitte 65+ers beter wordt benut. Veel mensen vinden het prettig nog iets nuttigs te kunnen doen. Die ruimte bieden we door hen uit te nodigen als vrijwilliger de busdiensten te verzorgen. Door een proces van co-creatie met de veelal vaste reizigers kan de dienstverlening elk jaar worden vastgesteld. Te denken valt aan een verenigingsstructuur, waarbij het bestuur jaarlijks in co-creatie met de gebruikers en met professionele ondersteuning de dienstregeling vaststelt. Het aanbod is afhankelijk van het beschikbare aantal vrijwilligers. Deze kunnen worden geworven met subsidie voor het halen van een groot rijbewijs, een ruime onkostenvergoeding en attractieve personeelsuitjes.

Kernbegrippen bij dit product zijn

- nabij;
- goedkoop;
- sociaal;
- behoeftegericht.

Te denken valt aan de exploitatie van enkele lijnen gedurende de dag met een frequentie van twee tot vier keer per uur. Op de lijnen wordt busmaterieel ingezet. Dit materieel wordt beschikbaar gesteld door de concessieverlener en onderhouden door de concessiehouder. Deze ontvangt hiervoor een vaste vergoeding.

Het vervoer is gericht op:

- naar de stad of naar andere voorzieningen; hoofdtransport over kortere afstand;
- stad in en stad uit: voor- en natransport naar het station over kortere afstand.

Wijken op kortere afstand (zonder bestemmingscluster)

Op termijn is deze vorm van vervoer geschikt voor ontsluiting van de wijken op kortere afstand van de stad die relatief weinig ritten per inwoner genereren en niet beschikken over een (toekomstig) bestemmingscluster. Voorbeelden zijn de wijken Breda Oost, Heusdenhout, Bavel, Ginneken, omgeving Wilhelminapark, Ruitersbosch en Westerpark. Vanuit de andere wijken (Haagse Beemden, Hoge Vucht, Princenhage en Prinsenbeek) is de marktvraag te omvangrijk voor deze vorm van vervoer.

5.3 *Individueel openbaar vervoer: "e-asyrider"*

Het derde concept is een individueel systeem vanuit de wijken. Centraal in de wijken is een toegankelijk, gemakkelijk en begrijpelijk uitgiftepunt, waar de bewoner gebruik kan maken van een schoon vervoermiddel. E-car (leen auto) of E-bikes zijn hier voorbeelden van.

Doelgroep

De doelgroep voor dit product is dezelfde doelgroep als in het snel collectief vervoer: de hoger opgeleide 'mobielen' in de stad. Voor de nieuwe generatie is gemak en toegang belangrijker dan bezit. Om in de lokale verplaatsingsbehoefte te voorzien wordt daarom de 'e-asyrider' in de wijk aangeboden: een e-car, e-scooter en/of e-bike waarmee in de stad van de centrale T-structuur gebruik kan worden gemaakt en tevens eenvoudig kan worden geparkeerd: zonder bijkomende kosten en meer centraal dan met de eigen auto.

Kernbegrippen zijn:

- gemak;
- schoon;
- modern;
- nieuw.

Basis voor stimuleren elektrisch rijden

De infrastructuur die voor de e-asyrider wordt aangeboden kan tevens worden gebruikt voor elektrische voertuigen in eigen beheer. Op deze wijze kan het elektrisch rijden worden bevorderd.

6. Flankerend beleid

Het gebruik van het OV in de stad is ook te beïnvloeden door het nemen van maatregelen op andere vlakken. Soms heeft de gemeente daar zelf invloed op (zoals op het gebied van parkeren in de stad). Soms is de gemeente afhankelijk van derden, zoals bij de prijsontwikkeling van brandstof. De belangrijkste onderdelen van de eerste categorie betreffen:

- het verder geconcentreerd ontwikkelen van de ruimtelijk-economische kerngebieden
- het parkeeroverschot in de binnenstad verminderen en –tariefstelling verhogen;
- de verkeerscirculatie in en rond de binnenstad aanpassen;
- een op het openbaar vervoer aansluitend fietsbeleid

Tot de onzekerheden waarop de gemeente geen invloed heeft behoren:

- de kostenontwikkeling van het OV;
- de brandstofprijzen;
- Het Nieuwe Werken;
- onbetrouwbaarheid wegverkeer;
- digitalisering en flexibilisering;
- een doorontwikkeling van de OV-chipkaart en technologische mogelijkheden die het systeem toegankelijker maken.

7. Uitvoeringsagenda

De netwerkaanpassingen die zijn voorgesteld in het vorige hoofdstuk zijn te vertalen in een uitvoeringsagenda. In dit hoofdstuk beschrijven we de op te starten projecten, samen met de stakeholders.

De uitvoeringsagenda zet de op te zetten activiteiten voor de periode tot 2020 in de volgende agendapunten op een rij.

Breda Beter op het Spoor

Doel: Zorgdragen voor een optimale aansluiting van Breda op het spoorwegnetwerk en een voor Breda gunstige bediening van stations met onderstaande deelprojecten.

Stakeholders: Gemeente Breda, provincie Noord Brabant, ProRail, Ministerie I&M, NS.

Stadscorridors integraal ontwikkelen

Doel: integraal ontwikkelen van de drie corridors voor OV en fiets in het mobiliteitsconcept, inclusief ruimtelijke intensivering, veraangenaming, ruimtelijke inpassing en verkeerskundige inpassing. Parallel aan de vervoerskundige projecten ook ruimtelijke mogelijkheden om het gebruik van het hoofdnetwerk. Door bezoekersaantrekkende functies verder te clusteren (zoals bijvoorbeeld de NHTV) ontstaan gebundelde vervoersstromen. Ook bij de inrichting van het Hero- en CSM-terrein dient de functie van het OV een rol te spelen. De as tussen het station, de binnenstad en de onderwijs- en zorgcluster Molengracht kan bij verdere verdichting een voorbeeld zijn. Ook inpassing van PRT op een van de stadscorridors kan onderwerp van studie zijn bij de globale uitwerking.

Stakeholders: gemeente (verkeer, ro, economie, stedenbouw als onderdeel van Structuurplan).

Bestemmingsclusters/Haltepleinen

Doel: het samen met de stakeholders in het betreffende bestemmingscluster uitwerken van OV-haltepleinen als onderdeel van de stadscorridors. Zorgdragen voor combinatie met aanvullende mobiliteitsdiensten voor werknemers en bezoekers en aansluiten bij initiatieven voor mobiliteitsmanagement bij bedrijven en instellingen. Zorgdragen voor betrokkenheid en participatie vanuit deze partijen en verbetering relatie met product openbaar vervoer.

Stakeholders: gemeente, bedrijven en instellingen in betreffende cluster, provincie.

Flankerend beleid

Ondertussen zijn er nog projecten die de gemeente uitvoert op flankerende onderdelen. Het OV kan immers ook gestimuleerd worden door op andere onderwerpen te sturen, zoals:

- Het veranderen van de singelstructuur om de Singels voor het autoverkeer (verankering in de Structuurvisie?).
- Het verminderen van het parkeeroverschot en differentiëren van de tariefstructuur (sturend parkeerbeleid).
- Het stimuleren van het fietsbeleid door onder andere aandacht aan het fietsparkeren in de binnenstad en het slechten van barrières, zoals de noordelijke en zuidelijke randweg.

- De doorontwikkeling van het clusteren van ruimtelijk-economische clusters in de stad.

Op deze onderdelen heeft de gemeente zelf invloed, door het beleid als zodanig op te stellen. Ze vallen wel buiten de scope van het openbaar vervoer.

Concessie 2015 – 2023

Doel: in de nieuwe concessie stappen zetten op weg naar de herstructurering van het netwerk en de gewenste doorontwikkeling van de openbaar vervoerdiensten faciliteren.

Stakeholders: Gemeente, Provincie Noord Brabant, concessiehouder (na 2015).

Baronielijnen

Doel: komen tot nieuw concept voor uitvoering van de Baronielijnen op basis van wijkgebonden branding, innovatief materieel en inzet vrijwilligerspool

Deelprojecten zijn:

- uitwerken innovatief concept
- uitvoering pilot met één van de bestaande lijnen
- opbouw van vrijwilligerspool

Stakeholders: Gemeente, provincie, maatschappelijke organisaties, wijkraden.

E-asyrider

Doel: komen tot invoering van een elektrisch deelautosysteem in Breda. Een dergelijk systeem in Breda wint aan populariteit als de gebruiker duidelijke voordelen heeft.

Voordelen die zich uiten in toegang tot de T-structuur en voorrang (of goedkopere tarieven) bij de parkeervoorzieningen in de binnenstad. Ook hier heeft de gemeente een faciliterende rol en laat de initiatieven aan de markt over.

Deelprojecten:

- uitvoering marktonderzoek
- uitwerking concept
- uitwerken invoeringsplan

Stakeholders: gemeente, wijkraden, marktpartijen.

Communicatie

Doel: verbeteren van de betrokkenheid van de klant bij het OV-product en verbeteren beeldvorming OV bij de klant. Naast de infrastructurele maatregelen speelt de communicatie een cruciale rol in het stimuleren van het OV en het tot stand brengen van een gedragsverandering (minder auto, meer OV en fiets). De technologische ontwikkeling van communicatiemiddelen gaat de afgelopen jaren erg hard. Op het gebied van marketing en communicatie is een grote winst te behalen. Enerzijds door het algemene imago van de producten in de stad positief te benaderen. Hierin zit bijvoorbeeld ook het idee om de producten in de stad kenmerkende en voor inwoners herkenbare namen te geven. Anderzijds door gebruik te maken van de snelgroeiende mogelijkheden in de (digitale) informatievoorziening richting (potentiële) gebruikers.

Projecten:

- uitvoering reizigersenquête en niet-reizigersenquête naar beeldvorming en potentie
- opstellen informatie- en communicatieplan Schaalsprong OV
- uitvoering van communicatieprojecten

Stakeholders: gemeente, provincie, concessiehouder.

8. Conclusie

Afhankelijk van de invloed van de maatschappelijke ontwikkelingen is wel degelijk een aanmerkelijk hoger niveau in het openbaar vervoer in middelgrote steden te bereiken. Voorwaarde is wel dat het systeem aantrekkelijk is, innovatief en gemakkelijk in het gebruik, zodat het samen met het gebruik van de fiets een volwaardig alternatief vormt voor het gebruik van de auto, dat aansluit bij de leefstijl van de inwoners, werkenden en bezoekers van Breda, dat aansluit op de behoefte van haar gebruikers en met de omgeving samen wordt vormgegeven.

Referenties

Goudappel Coffeng, Transformatie OV-systeem Breda – Analyse, interventies, visie en strategie, juni 2012, Deventer/Eindhoven/Breda.