

Statenbrief

Informatie

Datum

15 april 2025

Zaaknummer

2025-004982

Inlichtingen bij

Provincieloket

026 359 99 99

post@gelderland.nl

Blad

1 van 5

Onderwerp

Reactie Gedeputeerde Staten op Rekenkamerrapport 'Hoe bereikbaar is Gelderland?'

Beleidsprogramma

- Bereikbaarheid

Ambitie

- Ambitie 5 Verkeer en vervoer

Portefeuillehouder

Klaas Ruitenber

1 Kern van deze Statenbrief

Via deze informerende Statenbrief delen wij onze reactie op het rapport 'Hoe bereikbaar is Gelderland? Een onderzoek naar bereikbaarheid met het openbaar vervoer in Gelderland' met uw Staten. Dat rapport heeft de Rekenkamer Oost-Nederland op 26 maart 2025 aan uw Staten aangeboden.

2 Waarom ontvangt u deze Statenbrief?

De Rekenkamer heeft in hun onderzoek 'Hoe bereikbaar is Gelderland?' over een langere periode teruggekeken in de tijd (periode 2014-2024). Daarmee maakt de Rekenkamer ontwikkelingen in de bereikbaarheid met het openbaar vervoer inzichtelijk. Omdat de Rekenkamer aanneemt dat het aanbod van busvervoer meer aan verandering onderhevig is dan het aanbod van spoorvervoer, gaat in het rapport de meeste aandacht van de Rekenkamer uit naar busvervoer.

3 Hoe bent u eerder betrokken?

- PS2024-1051: Het onderzoek is opgenomen in het Onderzoeksprogramma 2025 van de Rekenkamer Oost-Nederland;
- PS2025-263: Initiatiefvoorstel Provinciale Staten, vaststellen aanbevelingen Rekenkamerrapport 'Hoe bereikbaar is Gelderland?'.

4 Samenvatting

De Rekenkamer Oost-Nederland heeft op 26 maart 2025 het rapport 'Hoe bereikbaar is Gelderland? Een onderzoek naar bereikbaarheid met het openbaar vervoer in Gelderland' aangeboden aan Provinciale Staten. Gedeputeerde Staten onderschrijven de conclusies en aanbevelingen uit het rapport. Het rapport geeft een positief beeld van de status van het OV in Gelderland. De belangrijkste conclusie van de Rekenkamer is dat het openbaar vervoer (OV) aanbod sinds 2014 in grote lijnen op peil is gebleven. De bussen en treinen rijden in 2024 grotendeels op dezelfde plekken en dagen door de provincie als tien jaar

Datum

15 april 2025

Zaaknummer

2025-004982

Blad

2 van 5

geleden. Dit Gelderse beeld van een gelijkblijvend OV-aanbod ziet men in andere provincies in Nederland minder of niet. In Gelderland worden vervoerbedrijven gestimuleerd om het bus- en treinvervoer stabiel te houden, maar ook continu te blijven vernieuwen en verbeteren. Bijvoorbeeld het introduceren van meer vraagafhankelijk vervoer *reserveerRRReis* in de nieuwe concessie Achterhoek-Rivierenland per december 2025, waarmee kernen in het landelijk gebied beter ontsloten worden. Steeds vernieuwen en verbeteren van het OV heeft resultaat, wat blijkt uit de jaarlijkse OV-Klantenbarometer 2024 van het kennisplatform CROW: reizigers in Gelderland beoordelen het streekvervoer met een gemiddeld cijfer van 7,8. Dat is een mooi cijfer. Uiteraard met ruimte voor verbetering en ontwikkeling. Daar werkt de provincie Gelderland iedere dag hard aan, samen met de vervoerbedrijven onder de merknaam *RRReis*: Goed, veilig en betrouwbaar OV in Gelderland, waarbij de reiziger centraal staat.

5 Informatie

We hebben het rapport van de Rekenkamer bestudeerd en reageren hierna op de hoofdconclusies en aanbevelingen uit het rapport.

5.1 Hoofdconclusie

Uit het Rekenkamer onderzoek komt de volgende hoofdconclusie naar voren:

- “Het OV-aanbod is sinds 2014 in grote lijnen hetzelfde gebleven. Tegelijkertijd zijn er ook op een aantal specifieke punten ontwikkelingen zichtbaar in het OV-aanbod: een lichte afname van het aantal busuren, aanpassingen in de busverbindingen en een toename van andere vervoersvormen dan de reguliere bus. De ontwikkelingen zijn te relateren aan beleidskeuzes van de provincie. Sturing vanuit de provincie vindt plaats op het niveau van het OV-aanbod en niet op het niveau van doelen (waartoe dient het OV-aanbod in termen van bereikbaarheid?).”

Wij onderschrijven deze hoofdconclusie. Daarbij willen we in de komende jaren nog beter sturen op het niveau van onze doelen. Met de uniforme werkwijze naar aanleiding van de Omgevingswet geven we hier al een invulling aan.

De ontwikkelingen in het openbaar vervoer zijn te relateren aan onze beleidskeuzes. Wij sturen als bevoegd gezag voor het regionale openbaar vervoer binnen de beleidsmatige en financiële kaders die uw Staten aan ons heeft meegegeven. Daarbij staat de reiziger voor ons centraal. Daarom stimuleren we onze concessiehouders (de vervoerbedrijven) om het bus- en treinvervoer continue te blijven vernieuwen en verbeteren. Met resultaat. Want het algemene beeld leeft dat er in de afgelopen tien jaar sprake zou zijn van een grote afschaling van het openbaar vervoer, klopt voor Gelderland niet aldus de Rekenkamer (voor zowel het openbaar vervoer in en om steden, als voor het openbaar vervoer in en om dorpen en kernen).

5.2 Aanbevelingen

5.2.1 Algemene reactie op de aanbevelingen

Wij onderschrijven het belang van concrete doelen voor bereikbaarheid, waaronder voor het openbaar vervoer. Kaders en strategische doelen voor bereikbaarheid zijn door uw Staten

vastgesteld in het Beleidskader bereikbaarheid (PS2024-471). In het kader van de nieuwe Omgevingsvisie worden deze doelen in de komende tijd geconcretiseerd.

5.2.2 Reactie per aanbeveling

De vier aanbevelingen vanuit de Rekenkamer zijn hierna weergegeven met daaronder onze reactie:

1. “PS: voer het gesprek met elkaar over wat bereikbaarheid is en hoe het openbaar vervoer daaraan moet bijdragen: PS hebben niet geformuleerd wat bereikbaarheid is en wanneer bereikbaarheid ‘goed’ is. Gaat bereikbaarheid bijvoorbeeld over de mate van beschikbaarheid van OV-aanbod of over de mate waarin inwoners voorzieningen kunnen bereiken met behulp van dat OV-aanbod? Hier zijn keuzes in te maken, die tot dusverre door PS niet zijn gemaakt. Met andere woorden: er ontbreekt nu een gedeeld beeld bij PS op deze punten. Het voeren van een gesprek kan bijdragen aan het verkrijgen van een gedeeld beeld over wat bereikbaarheid is. Vragen die behulpzaam kunnen zijn bij zo’n gesprek, zijn bijvoorbeeld: Voor wie willen we bereikbaarheid realiseren? Wat moet er bereikbaar zijn, willen we onderscheid maken in regio’s en/of voorzieningen? Willen we een minimumnorm en wat is dat dan? Hoe zien we de rol van het openbaar vervoer hierin (ook in relatie tot andere modaliteiten zoals de personenauto)? Hebben we wensen over de vormen van het OV-aanbod, zoals de verdere ontwikkeling van vraagafhankelijk vervoer of juist niet? De griffie kan ondersteunen in het voorbereiden van dit gesprek. We doen hierbij de suggestie om te kijken of experts maar ook GS een bijdrage kunnen leveren door bijvoorbeeld denkrichtingen mee te geven.”

Wij helpen de griffie graag bij het faciliteren van het gesprek in uw Staten over wat bereikbaarheid is en wanneer bereikbaarheid goed is. Daarbij kunnen experts worden betrokken. Doel is het komen tot een gedeeld beeld bij uw Staten op deze punten.

2. “PS: bepaal aan de hand van het gevoerde gesprek wat de leidende principes zijn voor bereikbaarheid met het openbaar vervoer: Het formuleren van leidende principes doet recht aan de complexiteit van het thema bereikbaarheid met het OV (‘alles hangt met alles samen’). Ook is het een hulpmiddel om scherpte te krijgen in waar het PS nu echt om te doen is en welke prioriteringen daar uit volgen, bijvoorbeeld op de thema’s verkeersveiligheid vs bereikbaarheid (‘vlot en veilig’) en het STOMP-principe.”

In aanvulling op bestaande kaders (inhoudelijk en financieel) voor het openbaar vervoer horen wij graag van uw Staten wat de leidende principes voor bereikbaarheid met het openbaar vervoer zijn. En hoe dit samenhangt met andere thema’s binnen mobiliteit en bereikbaarheid.

3. “PS: verzoek GS om de leidende principes uit te werken in concrete doelen: Concrete doelen geven richting aan de ontwikkeling van het OV-aanbod. Ook geeft het ruimte om op het niveau van doelen te sturen, ieder vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid. GS komen in Q2 naar PS met een Toekomstbeeld Openbaar Vervoer. Dat toekomstbeeld is een verbeelding van het gewenste toekomstige OV-aanbod op hoofdlijnen. Idealiter vinden het gesprek en de uitwerking daarvan in concrete doelen dan ook plaats vóórafgaand aan de bespreking in PS van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer Gelderland.”

Wij onderschrijven dat concrete doelen richting kunnen geven aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer aanbod in Gelderland. Op dit moment werken we aan een nieuwe Omgevingsvisie, waarin concrete en toetsbare doelen kunnen worden opgenomen.

Graag gaan wij met uw Staten in gesprek tijdens de behandeling van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland over de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Op een later moment gevolgd door een gesprek met uw Staten tijdens de behandeling van de Omgevingsvisie over bereikbaarheid voor alle modaliteiten (zoals actieve mobiliteit, openbaar vervoer, deelvervoer, auto). Bij de Omgevingsvisie is het namelijk mogelijk, om in samenhang te kijken en te definiëren wat nodig en wenselijk is voor een algehele goede bereikbaarheid.

4. “PS: verzoek GS stappen te zetten in het gebruik van data die zowel PS als GS in staat stellen om te sturen en controleren op dit thema: Uit ons onderzoek komt naar voren dat bereikbaarheid en de ontwikkelingen daarin op vele manieren in beeld te brengen zijn. Het is belangrijk om te vast te stellen welke informatiebehoefte volgt uit de uitwerking van het beleid. Twee voorbeelden: als je bereikbaarheid ziet als een voorwaarde voor ontplooiingsmogelijkheden van mensen (werken, zorg verkrijgen, elkaar ontmoeten) dan past daar bijvoorbeeld data bij over de bereikbaarheid van voorzieningen. Als je bereikbaarheid ziet als de mate waarin openbaar vervoer beschikbaar is, dan past daar bijvoorbeeld data bij over de afstand van inwoners tot de dichtstbijzijnde OV-mogelijkheid (bushalte/treinstation). Het verzamelen van data en verwerken tot sturingsinformatie vraagt nog wel wat stappen en afwegingen van GS bijvoorbeeld omdat op dit moment samenwerkingsorganisatie OV-Oost en vervoerders over de meeste informatie beschikken. Maar ook omdat de informatie bij OV-Oost nog niet met één druk op de knop uit het systeem rolt. Zowel GS als PS kunnen de data gebruiken om bij te sturen en te controleren, ieder vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheden.”

Wij zijn begonnen om stappen te zetten in het intensiever gebruiken van openbaar vervoer data. Daarbij werken we al aan de monitoring van de strategische doelen en indicatoren uit het Beleidskader bereikbaarheid (PS2024-471). De meest actuele cijfers worden in mei 2025 in de beleidsmonitor (Hoe gaat het met Gelderland?) aan uw Staten aangeboden voor de tweede maal.

Op dit moment werken we aan een nieuwe Omgevingsvisie. De voortgang ervan kunnen we goed en praktisch monitoren via onze tactische en operationele doelen. Hiermee kunnen uw Staten en wijzelf steeds beter sturen en controleren (waaronder op openbaar vervoer), ieder vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheden.

6 Duurzaamheid

De Rekenkamer geeft aan dat het onderwerp duurzaamheid buiten de focus van hun onderzoek is gevallen, omdat dit indirect van invloed is op bereikbaarheid. Wel benoemt de Rekenkamer duurzaamheid als volgt: “De provincie Gelderland ambieert een ‘goed bereikbaar’ Gelderland. Deze ambitie is in de afgelopen tien jaar onveranderd gebleven. Bereikbaarheid is daarbij een

Datum

15 april 2025

Zaaknummer

2025-004982

Blad

5 van 5

voorwaarde voor onder andere economische kracht, leefbaarheid, welvaart en duurzaamheid.”

7 Planning en control

Onze reactie op het rapport ‘Hoe bereikbaar is Gelderland?’ van de Rekenkamer Oost-Nederland brengt geen extra kosten met zich mee.

8 Participatie en communicatie

Onze reactie op het rapport ‘Hoe bereikbaar is Gelderland?’ van de Rekenkamer Oost-Nederland wordt via deze informerende Statenbrief met uw Staten gedeeld.

9 Vervolg

Er ligt een initiatiefvoorstel (PS2025-263) van uw Staten. Daarin staat dat, na een informatiebijeenkomst met de Rekenkamer in uw Staten, het rapport verkennend en oordeelsvormend wordt besproken met de betrokken gedeputeerde. Vervolgens nemen uw Staten in een Statenvergadering een besluit over de aanbevelingen.

Gedeputeerde Staten van Gelderland

Daniël Wigboldus

- Commissaris van de Koning

Johan Osinga

- Secretaris

Bijlage(n)