

OV-visie Flevoland

2014-2024



VOORWOORD

Er zijn de laatste tijd veel wijzigingen geweest in het openbaar vervoer in Flevoland, mede door de komst van de Hanzelijn. Om in de toekomst in te kunnen spelen op ontwikkelingen en ook de kleine kernen bereikbaar te houden, is het OV-beleid herzien. De opgave is met een efficiëncyslag in te spelen op de maatschappelijke ontwikkelingen, het voorzieningenniveau overeind te houden en de stijgende kosten te compenseren. Daarbij hebben we bekeken of de manier waarop we nu het openbaar vervoer organiseren en de uitgangspunten die we daarbij hanteren, nog wel aansluiten bij de veranderende samenleving en het gebruik van het openbaar vervoer. We maken deze keuzes heel zorgvuldig, omdat we ons realiseren hoe belangrijk openbaar vervoer is voor die reizigers die hierop zijn aangewezen. Mobiliteit is een voorwaarde om deel te nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten en om gebruik te maken van voorzieningen.

Voor wie bieden we openbaar vervoer aan en waarom? Wat doen wij als provincie en wat kunnen anderen doen? Hoe kan het efficiënter, doelmatiger en meer vraaggericht? Deze vragen zijn de basis geweest voor de herziening van onze ambitie en visie op het openbaar vervoer. Daarbij kijken wij breder dan alleen naar openbaar vervoer gestuurd vanuit de overheid. Juist aan de 'onderkant van het openbaar vervoer', waar het moeilijk is om het openbaar vervoer rendabel te houden en in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen, willen we werken aan een transitie. Van aanbodgericht openbaar vervoer naar vraaggericht, in nauwe samenwerking met de samenleving. Kostenefficiënt door meer maatwerk.

Onze visie komt voort uit een motie van Provinciale Staten uit 2012 (bijlage 1) en is tot stand gekomen in overleg met gemeenten, reizigersorganisaties en andere belanghebbenden, waaronder onderwijs- en zorginstellingen en dorpsverenigingen. Wat ik inspirerend vind, is dat gebruikers van het openbaar vervoer ook kritisch hebben gekeken naar hun eigen rol en bijdrage. Wij hebben ervaren dat samenwerken met de samenleving veel oplevert en dat er volop energie aanwezig is. Sterker nog: partijen dagen ons uit. En die handschoen pakken we op.

Jaap Ladders, Gedeputeerde Verkeer en Vervoer



Foto: Hugo van den Broeke (CBO)

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding en leeswijzer	p. 4
2.	Uitgangssituatie	p. 5
	2.1 Organisatie openbaar vervoer	
	2.2 Mobiliteit nu en straks	
	2.3 Financiële huishouding	
	2.4 De concessies	
3.	Ambities, netwerkvisie en tarieven	p. 9
	3.1 OV-visies	
	3.2 Ambities	
4.	Ambities, netwerkvisie en tarieven	p. 11
	4.1 IJsselmond; Netwerkvisie	
	4.2 IJsselmond; Flexnet	
	Intermezzo: voorbeelden kleinschalig OV	
	4.3 IJsselmond; samenwerken aan openbaar vervoer	
	4.4 Ontwikkelplan	
	4.5 Almere implementatie visie	
	4.6 Lelystad implementatie visie	
5.	Tarieven	p. 20
6.	Maatschappelijke effecten	p. 21
7.	Financiën	p. 22
	Bijlage 1: Motie 13, Statendag 14 november 2012	p. 23
	Bijlage 2: Gebiedsprofielen	P. 24
	Bijlage 3: Verklarende woordenlijst	p. 36



1. INLEIDING EN LEESWIJZER

De mobiliteitsstromen veranderen door ontwikkelingen zoals toenemende vergrijzing, digitale communicatiemiddelen en de toenemende flexibilisering, maar ook door veranderingen in het openbaar-vervoersysteem, zoals de komst van de Hanzelijn. Deze ontwikkelingen vragen om een hernieuwde blik op mobiliteit. Het is voor de provincie en de steden Almere en Lelystad (gedelegeerd concessieverleners) een steeds grotere uitdaging om het 'huishoudboekje' voor het openbaar vervoer (OV) sluitend te houden. Zelfs bij gelijkblijvend gebruik stijgen de jaarlijkse uitgaven harder dan de beschikbare middelen. De opgave is met een efficiencyslag in te spelen op de maatschappelijke ontwikkelingen, het voorzieningenniveau overeind te houden en de stijgende kosten te compenseren. Dit is voor de provincie aanleiding voor een herijking van het OV-beleid. Een herijking die inzicht moet geven in hoe in deze nieuwe omstandigheden goed openbaar vervoer voor Flevoland gerealiseerd kan blijven worden. Een motie van Provinciale Staten was mede aanleiding voor de herijking: *"Dat samen met ervaringsdeskundigen (groepen openbaar vervoer gebruikers) en andere belanghebbenden vanuit een blanco situatie een nieuw ontwerp wordt gemaakt voor de openbaar vervoer stromen in Flevoland en de aansluiting met de omliggende gebieden."* (bijlage 1)

In werksessies met o.a. gemeenten, reizigersoverleg, onderwijsinstellingen, zorginstellingen en vertegenwoordiging vanuit kleine kernen zijn wensen, behoeften en ideeën geïnventariseerd over het OV in Flevoland. Mede op basis van de onderliggende vervoersanalyse en de ideeën uit de werksessies zijn drie conceptvisies opgesteld, die vervolgens in een brede werksessie zijn bediscussieerd en van commentaar voorzien.

Deze conceptvisies zijn opgenomen in het document 'Concept OV-beleidsvisies' van 18 juli 2013 en staan beknopt in paragraaf 3.1. Provinciale Staten hebben op 25 september 2013 deze visies en de bevindingen uit de werksessies besproken, waarna zij als uitgangspunt gekozen hebben voor de visie 'rendement en zelforganisatie', met onderdelen vanuit de visie 'economie en onderwijs' en behoud van een vorm van vervoer in het landelijk gebied. Die richting is uitgewerkt in voorliggende beleidsvisie. De uitkomsten van de werksessies zijn terug te lezen in aparte verslagen.

De visie behandelt alle OV-concessiegebieden in Flevoland, dus ook die waarvan taken zijn gedelegeerd aan de steden Almere en Lelystad.

Deze nota staat niet op zichzelf. De visie vervangt het onderdeel OV uit de Nota Mobiliteit van de provincie en geeft invulling aan het Omgevingsplan 2006-2015.

Leeswijzer

Hoofdstuk twee beschrijft de uitgangssituatie. Hoofdstuk drie gaat in op de ambitie, de keuzes die gemaakt worden en de implementatie hiervan in de verschillende concessies. De wijze van samenwerking wordt toegelicht in hoofdstuk vier. Hoofdstuk vijf is gewijd aan de tarieven en hoofdstuk zes aan de maatschappelijke effecten van de visie. Hoofdstuk zeven aan de financiën.

2. UITGANGSSITUATIE

2.1. Organisatie openbaar vervoer

Wet Personenvervoer

De Wet Personenvervoer schrijft voor dat de bevoegdheden voor concessieverlening van openbaar vervoer bij Gedeputeerde Staten (GS) liggen. Er zijn vier OV-concessies in de provincie:

- Almere Stad
- Almere streek
- Lelystad
- IJsselmond

Voor het stads- en streekvervoer van Almere en het stadsvervoer in Lelystad heeft GS de bevoegdheden gedelegeerd aan de gemeenten Almere en Lelystad.

Reden voor delegatie aan gemeenten

Door deze delegatie wordt voor deze gemeenten samenhang bevorderd tussen enerzijds ruimtelijke ordening, lokaal verkeer- en vervoerbeleid, wegbeheer (bv. locatie bedrijventerreinen, parkeerbeleid, doorstromingsmaatregelen), Wmo en leerlingenvervoer en anderzijds openbaar vervoer. In de rest van de provincie is het provinciaal bestuur, samen met dat van de gemeenten, verantwoordelijk voor het realiseren van die samenhang.

Verantwoordelijkheid gemeenten Almere en Lelystad

De gemeenten zijn gedurende de delegatieperiode bevoegd en verantwoordelijk voor verlening en beheer van OV-concessies. Na aanbesteding van de concessie betreft dit onder andere de aansturing van en samenwerking met de concessiehouder gedurende de duur van de concessie: het vervoerplan, de tarieven en vervoerbewijzen, het toezicht op en de handhaving van de uitvoeringskwaliteit en de subsidiëring van de concessiehouder.

Op grond van de uitvoeringsovereenkomsten met de gemeenten stemmen deze hun OV-beleid af op de hoofdlijnen van de verkeer- en vervoerbeleidskaders zoals die door de provincie zijn, dan wel worden vastgesteld. Dit betekent dat, na vaststelling van deze provinciale OV-visie, beide gemeenten hun OV-beleid in hoofdlijnen hierop af zullen stemmen. Beide gemeenten hebben binnen deze kaders beleidsvrijheid bij de invulling van hun gedelegeerde verantwoordelijkheden.

Verantwoordelijkheid Provinciale Staten

Provinciale Staten (PS) hebben het budgetrecht (d.m.v. de begroting) en een kaderstellende rol voor wat betreft het beleid. Met het vaststellen van deze visie geeft PS invulling aan deze rol en geeft zij de richting aan waarin het openbaar vervoer zich in de provincie dient te ontwikkelen. Voor GS is daarmee deze visie het beleidskader bij het uitoefenen van haar verantwoordelijkheden. Voor de gemeenten Almere en Lelystad betekent dit dat de beide colleges van burgemeester en wethouders hun OV-beleid in hoofdlijnen op deze visie zullen afstemmen.

Evaluatie en vervolg

De delegaties lopen tot het einde van de lopende concessies. Voor Almere is dit tot januari 2018. Voor Lelystad december 2021, met maximaal twee jaar verlenging. In de aanloop naar de aanbesteding van de nieuwe concessies van Almere en Lelystad wordt het gedelegeerd opdrachtgeverschap geëvalueerd en wordt een besluit genomen tot voortzetting of stopzetting. Hierin speelt een rol, dat gesproken wordt over de vorming van de Vervoerregio Amsterdam Almere en mogelijk de gehele Metropoolregio Amsterdam, waardoor taken en bevoegdheden kunnen veranderen.

2. UITGANGSSITUATIE

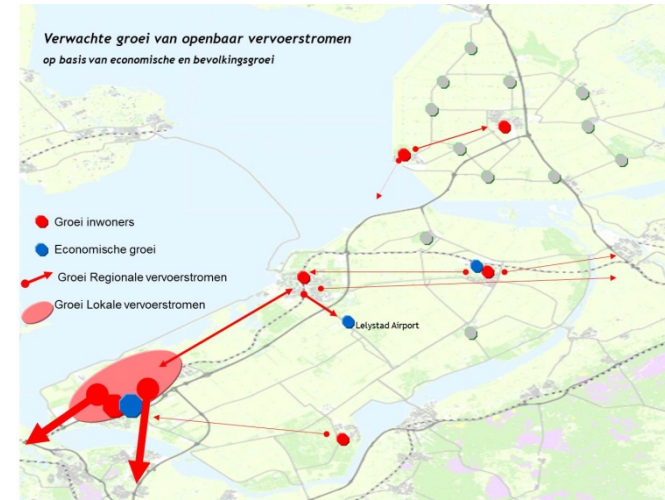
2.2. Mobiliteit voor nu en straks

Flevoland is een groeiende provincie. Volgens het Planbureau van de Leefomgeving groeit de beroepsbevolking de komende decennia in Flevoland, in tegenstelling tot in de rest van het land. Een groot deel van deze groei komt voor rekening van Almere. Maar ook in de andere gemeenten is nog (beperkte) groei te verwachten.

Het zijn economisch moeilijke en onzekere tijden. Dit vraagt om voorzichtigheid in het opstellen van prognoses voor toekomstige werkgelegenheid, zeker voor de langere termijn. Op basis van de afgelopen jaren is in de rapportage 'Economie en Arbeidsmarkt 2012-2013' van de Provincie Flevoland geconstateerd dat de toekomstige ontwikkeling van het aantal banen in Flevoland niet veel positiever zal uitpakken dan voor Nederland. Voor Nederland wordt voor de komende jaren een daling van het aantal banen verwacht.

Het autogebruik groeit onverminderd in Flevoland. Het gebruik van de bus blijft stabiel, terwijl het gebruik van de trein de laatste paar jaar licht is gedaald. In deze analyse zijn de effecten van de opening van de Hanzespoorlijn en station Almere Poort nog niet opgenomen.

Ervan uitgaande dat de economische situatie over 10 jaar weer beter is, wordt vooral economische groei verwacht in Almere, Lelystad (Airport) en in beperkte mate in Dronten. De huidige druk op de verbindingen naar de Randstad zal blijven toenemen. De bereikbaarheid van met name Almere blijft onder druk staan. De maatschappij staat niet stil. Veranderingen zijn aan de orde van de dag. De opkomst van de ICT en de (huizen-, financiële,



milieu-)crisis zetten bepaalde processen versneld in gang. Verduurzaming, digitalisering en verstedelijking zullen van invloed zijn op het gebruik van het openbaar vervoer. De participatiesamenleving en eigen initiatieven gaan van invloed zijn op de organisatie van het openbaar vervoer. Naar verwachting groeien de openbaar-vervoerstromen in de stad Almere, op de as Zwolle - Lelystad - Almere, naar de luchthaven Lelystad en van Almere richting de Amsterdamse regio en richting Het Gooi en Utrecht (A27-corrider). Ook op de verbinding Urk - Emmeloord en Zeewolde - Almere wordt een beperkte groei verwacht. Van de vier concessiegebieden zijn gebiedsprofielen opgenomen in bijlage 2.

2. UITGANGSSITUATIE

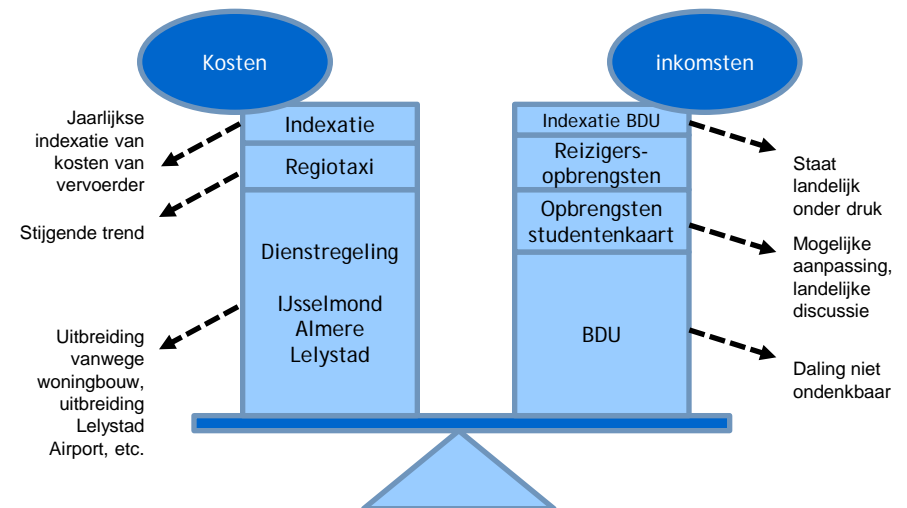
2.3. Financiële huishouding

De financiële huishouding van het openbaar vervoer in Flevoland staat onder druk.

De benodigde uitbreidingen als gevolg van de woningbouw en bedrijventerreinen maken een uitbreiding van het netwerk op sommige plaatsen noodzakelijk. Daarnaast vertonen de kosten van de Regiotaxi een stijgende trend. Ook moet komende jaren rekening worden gehouden met een aantal financiële risico's:

- De ontwikkeling van de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer (BDU) is onzeker. Gezien de bezuinigingsnoodzaak bij het Rijk wordt eerder een daling verwacht dan een stijging.
- De actuele marktprijzen voor uitvoering van diensten in het OV lijken landelijk gezien op dit moment hoger te liggen dan de afgesproken prijzen in de huidige concessies. Bij nieuwe aanbestedingen moet rekening worden gehouden met een kostenstijging.
- Het Ministerie van OCW heeft het voornemen de OV-Studentenkaart te versoberen vanaf 2016. Hoe is nog onbekend. Welk effect dit kan hebben op de opbrengsten in het OV is dan ook niet te zeggen.

Per saldo is de verwachting dat de kosten niet in de pas blijven lopen met de inkomsten uit opbrengsten en rijksbijdrage (BDU). In welke mate en wanneer is nog onzeker. Wel is zeker dat de komende jaren al de voorbereiding nodig is om klaar te zijn op het moment dat maatregelen gewenst zijn.

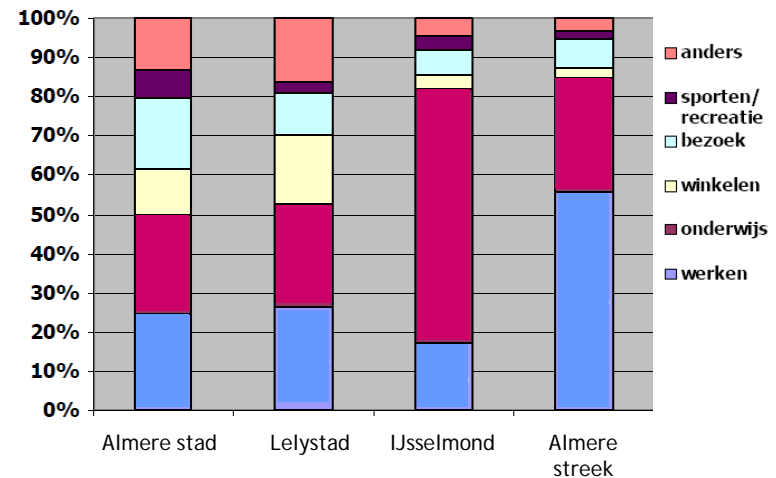


2. UITGANGSSITUATIE

2.4. De concessies

De concessies in Flevoland verschillen sterk van elkaar. Dit heeft enerzijds te maken met de stedelijkheid en anderzijds met de ligging ten opzichte van de Randstad. De verschillen zijn onder andere te zien aan het verschil in motieven van reizigers per concessie (zie grafiek).

- Almere stad: Almere heeft een goed dekkend lijnennet. Het net kent hoge snelheden. De kostendekkingsgraad is 56%. De reizigers zijn redelijk verspreid over spits- en daluren, wat gunstig is voor de kostenefficiëntie. De rol van de trein voor het vervoer binnen Almere is beperkt, o.a. vanwege het ontbreken van tariefintegratie. Trein en bus rijden op sommige trajecten parallel.
- Almere streek: het streeknet in Almere biedt verbindingen richting Amsterdam en Het Gooi. Dit zijn verbindingen die aanvullend zijn aan de trein. De kostendekkingsgraad van het streeknet is 55%. De meeste lijnen kennen sterke spitsrichtingen, 's ochtends Flevoland uit en 's middags Flevoland in.
- Lelystad: Lelystad kent een fijnmazig net. De kostendekking is 42%. Net als in Almere stad zijn de reizigers redelijk verspreid over spits- en daluren. Als gevolg van gratis OV voor ouderen is er een toename van het aantal oudere gebruikers te zien.
- IJsselmond: het OV-net in IJsselmond is deels aansluitend op het spoor en biedt deels verbindingen waar geen spoor aanwezig is. De kostendekkingsgraad verschilt sterk per lijn, dagdeel en dag. De vervoerstromen zijn nog in ontwikkeling na de opening van de Hanzelijn.



Indicatieve motiefverdeling per concessie, bron: reizigersenquête 2005, representatief voor nu

Regiotaxi

De Regiotaxi is het gezamenlijk vervoersysteem van gemeenten (m.u.v. Almere, Lelystad en Urk) en de provincie voor WMO-vervoer en openbaar vervoer waar lijngebonden vervoer ontbreekt. Regiotaxi is openbaar vervoer van deur tot deur, zeven dagen in de week van 06:00 uur 's morgens tot 00:30 uur 's nachts. De Regiotaxi wordt voor het OV ingezet voor ontsluiting van het landelijk gebied richting de knooppunten en het bedienen van relaties op momenten dat de vervoervraag gering is. Het toenemend gebruik door niet WMO-geïndiceerden en daarmee toename van de kosten van de Regiotaxi in de periode 2009-2012 (ca. 12%) is mede aanleiding geweest voor een onderzoek naar besparingsmogelijkheden voor de Regiotaxi. Met ingang van 1 januari 2015 wordt de verantwoordelijkheid voor AWBZ-vervoer vanuit het Rijk gedecentraliseerd naar gemeenten. Deze zullen hiervoor een kostenefficiënte invulling zoeken, waarschijnlijk in samenhang met de Regiotaxi.

3. AMBITIES

3.1. OV-visies

In de voorbereiding op deze visie is een aantal maal in Provinciale Staten gesproken over de hoofdrichting. Dit is het meest prominent geweest in september 2013. Ter bespreking lagen toen drie mogelijke beleidsvisies voor.

De beleidsvisies zijn opgebouwd uit een samenhangende mix van aspecten van het OV:

- Tarieven
- Hoeveelheid product
- Netwerk
- Rol Regiotaxi
- Energieke samenleving

De drie beleidsvisies staan beknopt weergegeven in nevenstaand kader.

In de bespreking van deze beleidsvisies is voorkeur uitgesproken voor visie ii 'Rendement en zelforganisatie'. Hierbij is de kanttekening geplaatst dat bij het invullen van initiatieven uit de samenleving (zelforganisatie) recht moet worden gedaan aan de sociale functie van het OV. En bij deze beleidsvisie is vanzelfsprekend sprake van een nadruk op de belangrijkste doelgroepen forenzen (met name in de concessies van Almere) en scholieren (alle concessies). Waarbij met name bij scholieren ook gekeken moet worden naar de rentabiliteit van scholierenlijnen en de mogelijke uitholling van het OV.

Drie beleidsvisies:

i. Economie en onderwijs

Deze visie legt de nadruk op de economische functie en de bereikbaarheidsfunctie van het openbaar vervoer. De grootste gebruikersgroepen werkers (forenzen) en scholieren/studenten staan in deze visie centraal. De Regiotaxi heeft in deze visie geen functie als vangnet voor het OV.

ii. Rendement en zelforganisatie

In deze visie ligt de focus op zo rendabel mogelijk openbaar vervoer. Er wordt geen keuze gemaakt voor een specifieke functie of gebruikersgroep. De overheid biedt zo rendabel mogelijk collectief vervoer en ondersteunt en stimuleert burgerinitiatieven uit de samenleving voor collectieve vervoeroplossingen, initiatieven die specifieke doelgroepen een passend vervoeraanbod bieden. De Regiotaxi fungeert als vangnet op plekken en tijden waar de bus niet meer rijdt.

iii. Behoud van de bus

Deze visie geeft invulling aan de sociale functie en gaat uit van een zo goed mogelijk dekkend OV-net met bussen, en dus collectief vervoer, een minimumfrequentie gedurende de gehele dag en weekenduren. Snelheid is niet belangrijk, beschikbaarheid wel. De rol van de Regiotaxi als onderdeel van het OV is veel beperkter dan in de huidige situatie, aangezien de dekking van het busnetwerk groter is.

3. AMBITIES

3.2. Ambities

Het openbaar vervoer is een collectief systeem met een focus op het vervoeren van grote stromen reizigers, met name scholieren en forenzen. De provincie speelt in op maatschappelijke ontwikkelingen en streeft naar een zo rendabel mogelijk vervoersysteem (met een redelijk tot goede kostendekkingsgraad), dat aansluit op de mobiliteitsvraag zowel voor forenzen en scholieren als voor de mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn.

Daar waar een efficiënte bediening met lijnbussen niet mogelijk is, wordt een passender aanbod ontwikkeld. Participatie van belanghebbenden uit de samenleving is cruciaal om die lokale vraag te kennen en om gezamenlijk oplossingen te bedenken die beter aansluiten op de vervoervraag dan een lijnbus die ieder uur rijdt. Dit draagt bij aan een passend mobiliteitsaanbod voor iedere inwoner van Flevoland. Zowel in de steden, dorpen als in het landelijk gebied. Als de frequenties moeten worden aangepast, dan kiezen we in de eerste plaats voor verlaging van frequenties in stedelijk gebied. Inefficiënte paralleliteit van openbaar-vervoervoorzieningen wordt vermeden. De provincie hanteert het principe dat mensen zelf verantwoordelijk zijn voor hun eigen vervoer. Daar waar vervoerstromen groot genoeg zijn

Samengevat:

- Een zo rendabel mogelijk collectief vervoersysteem voor inwoners en bezoekers van Flevoland
- Met aansluiting op de mobiliteitsvraag
- Waarbij de keuze bepaald wordt door de vervoerbehoefte en de kosteneffectiviteit
- Een passende voorziening wordt geboden voor die gebieden waar collectief vervoer geen optie is
- Met een belangrijke rol voor participatie uit de samenleving

“Een bus voor iedereen is niet meer van deze tijd.”



“De leefbaarheid van de kernen wordt deels bepaald door de aanwezigheid van OV.”

om ze collectief te kunnen faciliteren, wordt openbaar vervoer aangeboden. De provincie beschouwt het echter als haar taak om een reismogelijkheid te bieden voor diegenen die niet in staat zijn om zelf in hun vervoer te voorzien. Daarom wordt er altijd een voorziening geboden, daar waar collectief vervoer geen optie is. De provincie biedt momenteel deze voorziening aan met de Regiotaxi. Door het fijnmazige lijnennet in Almere en Lelystad is dit voor die stedelijke gebieden niet nodig. Deze keuze van beide gemeenten wordt door de provincie gedeeld.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding (HOV) naar het noorden via de Noordoostpolder (NOP) van belang is. De provincies Friesland, Groningen en Flevoland stellen in 2014 een gezamenlijke HOV-visie voor het noorden op. In de voorbereiding wordt een gezamenlijke interactieve sessie voor statenleden georganiseerd.

4. IMPLEMENTATIE

4.1. IJsselmond; netwerkvisie

In de netwerkvisie voor IJsselmond gaat de provincie uit van een kernnet en een flexibel net. Het kernnet is een vast net dat knooppunten verbindt gedurende dag, avond- en weekenduren. Het kernnetwerk is nauwelijks aan veranderingen onderhevig omdat de vervoervraag op deze verbindingen weinig fluctueert. Het kernnet bestaat uit het kernnet trein en kernnet bus.

Het flexibele net is het deel van het netwerk waar het aanbod wordt geoptimaliseerd naar de werkelijke vraag. Dat kan zijn in tijd, doelgroep of locatie. Omdat in dit net veel meer sprake is van specifieke gebruikers (scholieren, ouderen, forenzen) is het noodzakelijk om mee te bewegen met de wensen en vervoerpatronen van de gebruikers en deze gebruikers te betrekken in het tot stand laten komen en realiseren van het aanbod.

Kernnet:

Knooppunten in het kernnet

Knooppunten zijn ankerpunten in het netwerk openbaar vervoer in Flevoland. We onderscheiden de volgende typen knooppunten:

Hoofdknoop: overstappunt van openbaar-vervoersystemen met meerdere vervoeraantrekkende voorzieningen (werken, wonen, zorg) in de directe omgeving. Een knooppunt buiten Flevoland wordt alleen opgenomen als er sprake is van ligging op korte afstand van Flevoland en het een belangrijk oriëntatiepunt is voor inwoners van Flevoland.

Herkomstknoop: plaats in Flevoland met minimaal 3000 inwoners of een solitair gelegen attractie met een vergelijkbare of grotere vervoeraantrekkende werking.

Overstappunten zoals Almere 't Oor en Busstation Domineesweg zijn vervoerkundige knooppunten. Dit zijn geen knooppunten met een eigen vervoeraantrekkende werking en maken daarom geen onderdeel uit van de visie op knooppunten en kernnet.

Kernnet trein

De Flevolijn en de Hanzelijn vormen het hart van het openbaar vervoer in Flevoland. Een groot deel van de regionale verplaatsingen wordt over het spoor afgewikkeld. Trein en bus functioneren als één systeem. Door een goede afstemming wordt paralleliteit tussen verschillende vormen van openbaar vervoer zo veel mogelijk vermeden.

Buslijnen tussen knooppunten

Tussen hoofdknopen onderling en van herkomstknoop naar de dichtstbijzijnde hoofdknoop wordt aantrekkelijk openbaar vervoer geboden. Dat wil zeggen in spitsuren en daluren met regelmaat in de dienstregeling en minimaal een uurdienst. De huidige (2014) avond- en weekendbediening beschouwen we als een constante. Er vindt geen uitbreiding plaats.

Kaartbeeld

Op de volgende pagina is het kaartbeeld van het kernnet IJsselmond, inclusief de knooppunten in de hele provincie Flevoland opgenomen.

----- Kernnet trein

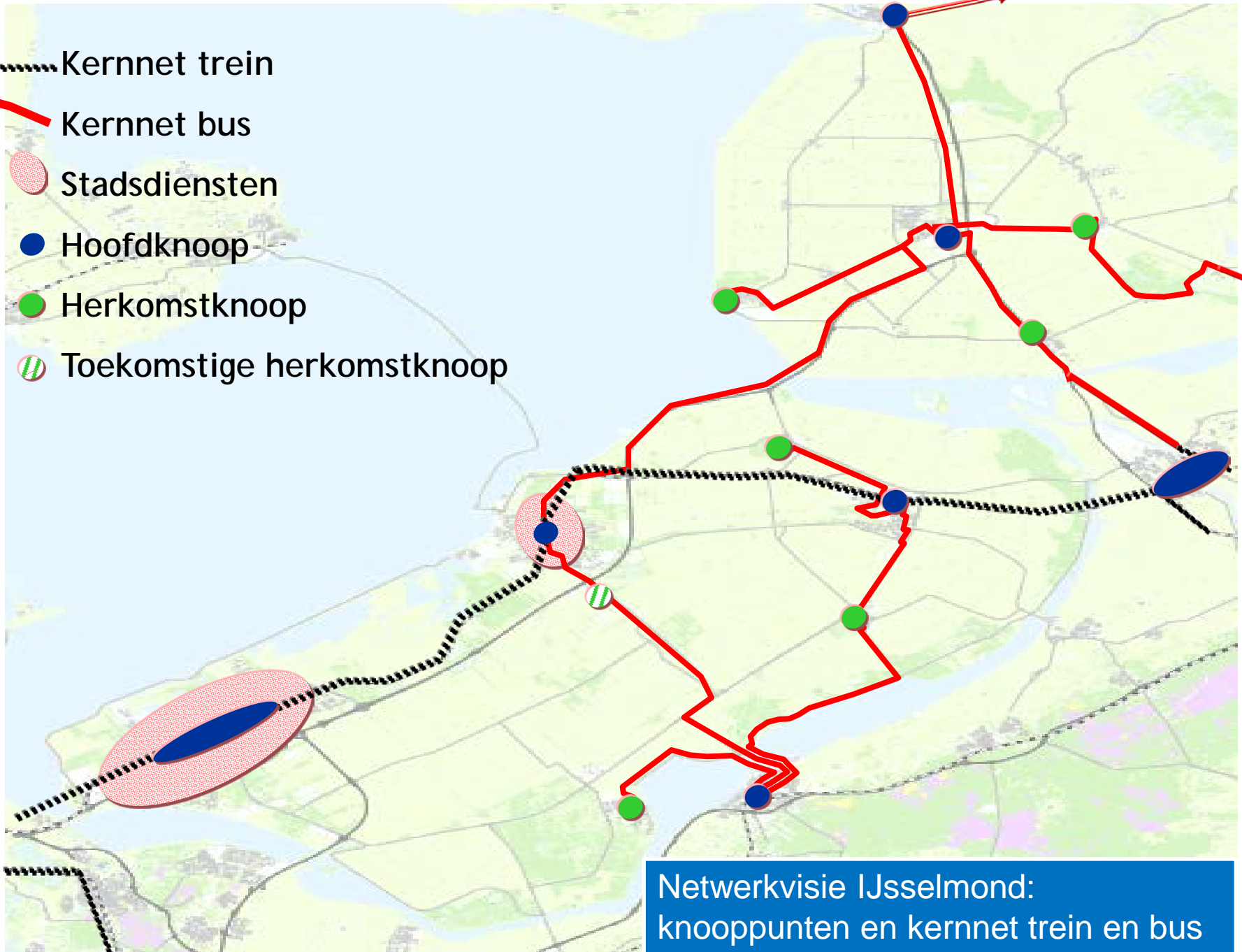
— Kernnet bus

● Stadsdiensten

● Hoofdknoop

● Herkomstknoop

● Toekomstige herkomstknoop



Netwerkvisie IJsselmond:
knooppunten en kernnet trein en bus

4. IMPLEMENTATIE

4.2. IJsselmond; Flexibel net

In het flexibele net is er geen reguliere busdienst met dag- en avondbediening, maar een op maat gesneden vervoeraanbod. Hiermee wordt de inwoners van Flevoland een passender oplossing geboden, door specifiek te kijken naar de reiswensen van gebruikers/doelgroepen in dat gebied. Samen met partijen, zoals scholen, gemeenten en bedrijven, zoeken we naar het juiste aanbod en de wijze waarop we dat kunnen realiseren. Dat kan één of meer ritten met een lijnbus zijn maar een andere oplossing is ook mogelijk.

Het flexibele net beslaat (financieel gezien) circa 35 procent van het huidige netwerk van de concessie IJsselmond. Een deel van dit flexibele net is reeds passend bij de vraag.

Voorbeelden van bestaand en reeds passend vervoeraanbod in het flexibele net:

- Het rijden van scholierenbussen in de spitsuren tussen Urk en Kampen.
- De busverbinding Zeewolde - Nijkerk die alleen overdag rijdt.
- Het realiseren van een busverbinding met een bijdrage van stakeholders, zoals de Eemhof.

De schatting is dat voor circa 15 procent van het (financiële) deel van de concessie IJsselmond het zinvol is te zoeken naar een passender aanbod. De huidige concessie biedt hiertoe de ruimte in de vorm van een minderwerkbepaling, waarbij in stappen van jaarlijks maximaal 3 procent tot voor de hele concessieduur maximaal 25 procent, minder vervoer kan worden ingekocht.

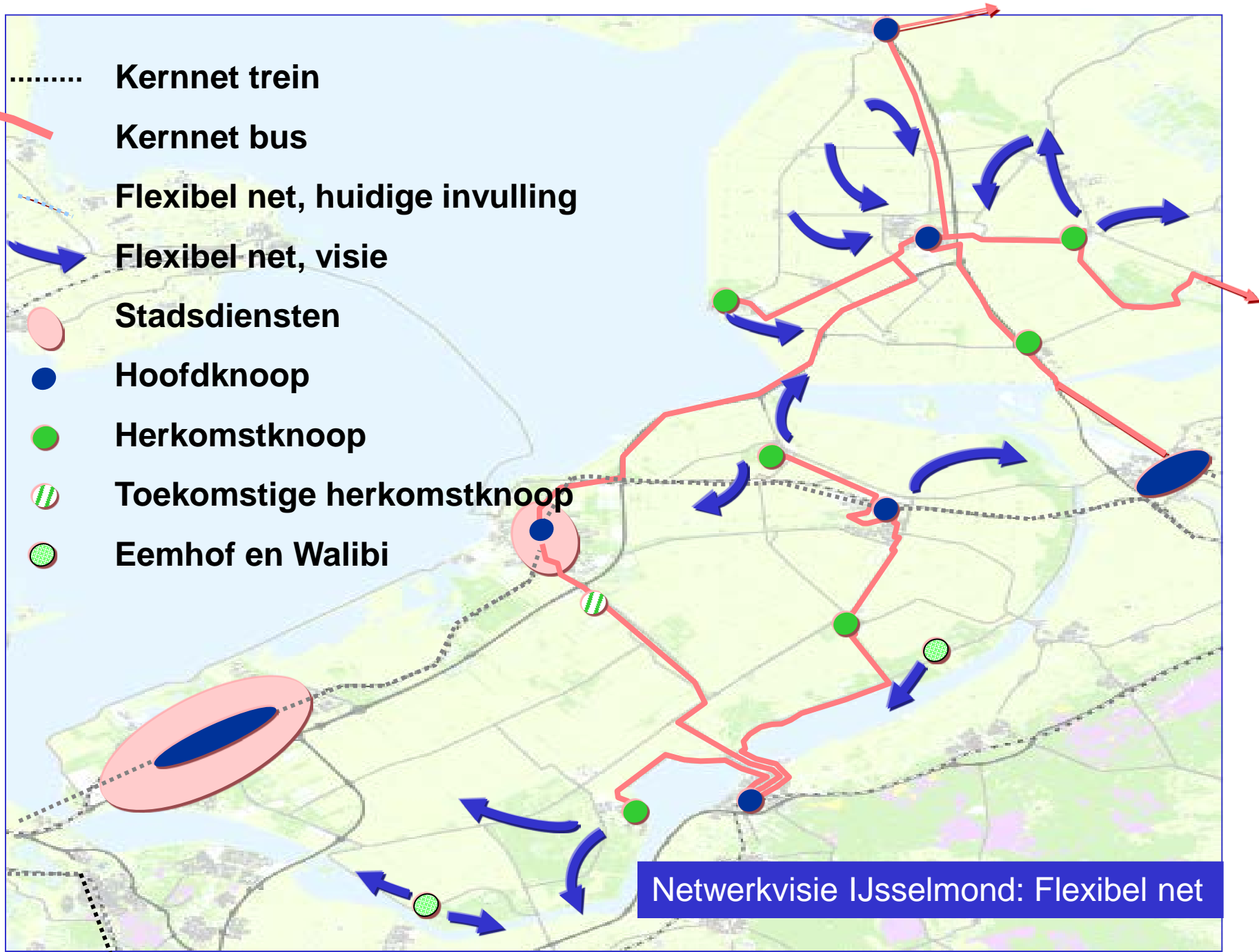
Voorbeelden van wellicht passender aanbod:

- Het door de provincie faciliteren van initiatieven voor vervoer van inwoners van kleine kernen door vrijwilligers, zoals buurtbussen.
- Minder ritten op een bestaande lijn en die inzetten voor (kleinschaliger) vervoer op andere tijdstippen of naar andere locaties.
- Het actief stimuleren van gebruik van de fiets, OV-fiets als gezond alternatief voor lokaal openbaar vervoer.
- Het koppelen van budgetten en mogelijk koppelen van bestaande initiatieven voor lokaal specifiek maatwerk.

Op de volgende pagina staat het flexibele net schematisch weergegeven in een kaart van de provincie.



“Samen met partijen zoeken naar een optimaal vervoeraanbod.”



4. IMPLEMENTATIE

Intermezzo: voorbeelden kleinschalig OV

Wensbus Limburg

De wensbus rijdt in de kleine kernen in en rond Roermond om er op verzoek mensen op te halen. De wensbus is een proef en voornamelijk bedoeld om de leefbaarheid in de kleine kernen te behouden. Omdat grote bussen voor kleine kernen niet efficiënt zijn, wil de provincie maatwerk. Dat betekent kleine busjes voor maximaal acht personen waarvan de inzet door de bewoners zélf, afhankelijk van de vraag en behoefte, wordt georganiseerd. Wanneer de wensbus wordt ingezet en waar hij naartoe rijdt, mogen de inwoners in principe zelf bepalen.

Seniorenbus 's-Hertogenbosch

Alle 65+'ers die binnen de gemeentegrenzen van Den Bosch wonen kunnen lid worden van De Seniorenbus. Het begeleid vervoer 'met een praatje' is er speciaal voor 65+'ers die binnen de gemeentegrenzen bijvoorbeeld naar het ziekenhuis moeten, of naar de markt, of op bezoek willen gaan bij kennissen enzovoort. Ze krijgen tegelijkertijd ook wat aanspraak met elkaar of met de chauffeur.

Buurtbus

De buurtbus is een in 1977 ingevoerde vorm van openbaar vervoer, waarmee dunbevolkte gebieden volgens vaste route en dienstregeling verbonden worden met een groter dorp in een-uurs- of twee-uursdienst. Om de exploitatiekosten laag te houden wordt de buurtbus gereden door vrijwilligers met een achtpersoonsbus. Deze kleine bus mag met rijbewijs B (personenauto) gereden worden. Anno 2014 kent Nederland circa 170 buurtbuslijnen.



4. IMPLEMENTATIE

4.3. IJsselmond; samenwerken aan openbaar vervoer

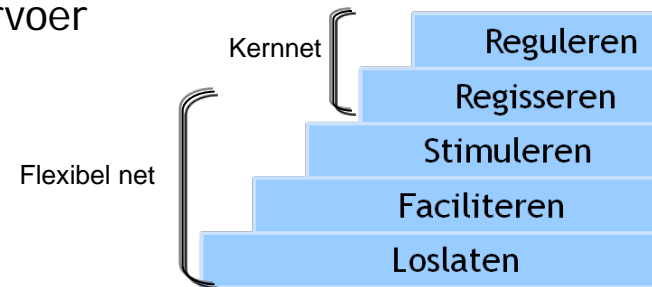
Samen met de provincie Overijssel is de provincie Flevoland opdrachtgever voor de concessie IJsselmond. In ontwikkelteams maken provincie en vervoerders, in overleg met gemeenten, samen afspraken over optimaliseren van het openbaar vervoer. De verwachting is dat deze verbeteringen vooral gericht zijn op het verbeteren van de benutting. Voor het kernnet worden geen grote systeemwijzigingen verwacht.

Voor het flexibele net gaat de provincie in deze visie nog een stap verder; de provincie werkt samen met andere partijen, zoals scholen, burgers en bedrijven. Samen zoeken en realiseren we een optimaal en (kosten)efficiënt aanbod van vervoer. Dit proces zal een sterk gebieds- en vraaggericht karakter hebben. Burgers en lokale organisaties worden uitdrukkelijk uitgenodigd te participeren. Waar aansluiting is op andere concessies, zal worden samengewerkt met Lelystad en Almere om synergievoordelen te benutten.

De provincie geeft en zoekt ruimte om initiatieven vanuit de samenleving tot stand te laten komen. Iedereen wordt actief uitgedaagd te komen met initiatieven die voorzien in de mobiliteitsvraag op plekken in het flexibele net waar het rijden met lijnbussen uit economisch en financieel perspectief niet het passende aanbod is.

Deze werkwijze vraagt van de provincie een andere rol. Enerzijds stimuleren, faciliteren en soms ook loslaten om initiatieven tot stand te laten komen of barrières weg te nemen. Niet meer alles kunnen of willen reguleren. Anderzijds het borgen van een passende voorziening, in wat voor vorm dan ook, in gebieden waar initiatieven niet van de grond komen.

Bovenstaande wil de provincie combineren met de mobiliteitscentrale (zie kader). Zo wordt ingespeeld op de vervoervraag op stille uren en in dunbevolkte gebieden.



De overheidsparticipatiestap (bron: Raad voor het openbaar bestuur, 2012)

Voorbeelden van de nieuwe rol van de provincie:

Stimuleren in de vorm van beschikbaar stellen van budget om een dorps- of buurtbusproject (met vrijwillige chauffeurs) op te starten en te exploiteren.

Faciliteren in de vorm van een MOBILITEITSCENTRALE (in onderzoek)

In een mobiliteitscentrale worden alle vervoeraanvragen voor WMO en vraagafhankelijk OV gebundeld (huidig Regiotaxivervoer). De gemeenten onderzoeken of zij ook het AWBZ-vervoer door de centrale willen laten verzorgen. Op termijn kunnen ook het leerlingenvervoer en eventuele andere vormen van doelgroepenvervoer onder de mobiliteitscentrale worden gebracht.

Loslaten door ruimte te geven aan initiatieven om op een eigen manier een vervoermogelijkheid vorm te geven die anders is dan anders en anders dan elders.

En loslaten door te accepteren dat op sommige plekken en op sommige momenten de overheid, als initiatieven niet van de grond komen, een voorziening moet bieden.

4. IMPLEMENTATIE

4.4. Ontwikkelplan

Deze OV-visie wordt uitgewerkt in een ontwikkelplan voor de komende jaren. Daarin staat aangegeven wanneer welke onderdelen van de OV-visie concreet zullen worden opgepakt, want niet alles kan tegelijk. Het plan zal flexibel in zijn planning zijn, zodat snel kan worden ingespeeld op kansrijke initiatieven uit de samenleving. Het ontwikkelplan wordt uitgevoerd door breed samengestelde teams en wordt jaarlijks geactualiseerd. Provinciale Staten worden jaarlijks over de voortgang, resultaten en voornemens geïnformeerd. Daarnaast zullen statenleden worden uitgenodigd voor bijvoorbeeld werksessies met belanghebbenden bij concrete ontwikkelprojecten.

De kernvragen die beantwoord worden in het implementatieplan IJsselmond:

- Waar en op welke termijn is een rendementsverbetering in het OV mogelijk?
- Welke concrete ideeën uit de samenleving zijn er?
- Wat is nodig om die ideeën uit te kunnen voeren?
- Op welke termijn kunnen ze worden gerealiseerd?
- Welke financiële middelen zijn hiermee gemoeid?

“Ontzorg de vrijwilliger en denk buiten hokjes.”

“Met kruisbestuivingen tussen organisaties moeten we veel meer kunnen doen.”



“Kanteldenken: niet meer in doelgroepen, maar iedereen mee laten doen aan het maatschappelijk leven.”

4. IMPLEMENTATIE

4.5. Almere

Almere is een groeiende stad. Zo'n groei kan alleen maar plaatsvinden als er geïnvesteerd wordt in de stad. Dit geldt ook voor het busvervoer. Om alle inwoners, forenzen en bezoekers te kunnen voorzien van een goed en betaalbaar busvervoer, moeten we blijven investeren en maatregelen treffen om het openbaar vervoersysteem betaalbaar te houden.

De kosten voor het laten rijden van bussen stijgen. Het busvervoer wordt voor een groot deel gefinancierd door de overheid. Om te zorgen dat het busvervoer na 2018, in de volgende concessieperiode, van goede kwaliteit is en betaalbaar blijft ligt er een grote financiële opgave. Daarom werkt de gemeente Almere samen met Connexxion, zodat het busvervoer toekomstbestendig wordt. Dit door beter benutten, sneller en efficiënter, met meer uitstraling en meer reizigers.

Wat is er in 2013 gedaan?

Het vervoerplan 2014 is op basis van telcijfers dusdanig aangepast dat het vervoeraanbod beter aansluit bij de vervoervraag. Dit heeft geleid tot een beter vervoerplan, maar ook tot een afname van het vervoeraanbod van 2 procent en afschaffing van de goedkope MAXX 50 meerreizenkaart om daarmee bezuinigingen op te vangen. Ook is eind 2013 de pilot 'Bewoners maken het openbaar vervoer Nobelhorst' gestart. De Buurtcoöperatie Nobelhorst, Connexxion en de gemeente Almere hebben de handen ineengeslagen, om in lijn met de nieuwe stedelijke ontwikkelingsfilosofie van de wijk Nobelhorst, de opzet van het openbaar vervoer in te laten vullen door de bewoners. De bewoners en Connexxion hebben samen de verantwoordelijkheid genomen het bedieningsconcept voor de periode tot eind 2017 in te vullen. De gemeente faciliteert en stelt budget ter beschikking.

Wat wordt in 2014 gedaan?

Om het vervoeraanbod in de concessies nog beter te laten aansluiten bij de vervoervraag, wordt in 2014 een grootschalig onderzoek naar reispatronen op basis van OV-Chipkaartgegevens uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden gebruikt bij de toekomstige vervoerplannen. Daarnaast worden pilots gestart met de bedoeling informatie te vergaren over hoe het openbaar vervoer nog efficiënter kan functioneren. De pilots zijn:

- Regelmaatsturing in plaats van sturen op punctualiteit.
- Met meer deuren per bus waardoor reizigers sneller instappen.
- Kaartautomaten op een aantal haltes om de halteertijd te verkorten.
- Tourniquets in een aantal bussen om zwartrijden te voorkomen.

Parallel aan de pilots wordt de Provinciale visie uitgewerkt in een Almeers OV-beleid als input voor de opvolgende concessieperiode.



Almere
overstap-
knooppunt
't Oor

4. IMPLEMENTATIE

4.6. Lelystad

Lelystad ontwikkelt zich de komende jaren ruimtelijk en economisch verder. Het accent ligt op het volbouwen van de eerste drie deelgebieden van Warande en van gebieden als Buitenhof en de Houtribhoogte. Warande is sinds september 2011 ontsloten met lijn 5, die de komende jaren verlengd kan worden. Park Houtribhoogte en Buitenhof kennen geen reguliere busbediening. Sinds 2011 rijdt er experimenteel een wijkbus (lijn 9 en 10) naar Flevo Golf Resort, Golfpark en Park Houtribhoogte/Parkhaven.

De werkgelegenheid neemt de komende jaren toe op Flevopoort en Larserpoort, en OMALA/vliegveld, en op onderzoeksstations in het buitengebied als het CVI. Daarnaast zijn er voorzieningen die in toenemende mate gebruikers van binnen en buiten Lelystad trekken: kustzone/Batavia Stad, de Hanzelijn en het vliegveld. In september 2011 is gestart met een experimentele buslijn naar Palazzo, Larserpoort en Lelystad Airport (lijn 7), en in augustus 2013 met een experimentele scholierenlijn voor één jaar naar de dr. Herman Bekiusschool en De Rede (lijn 612).

Huidige situatie

In 2014 liggen de uitgaven voor het OV beduidend hoger dan de BDU-bijdrage die de gemeente ontvangt. Om de tekorten te verminderen, zijn diverse maatregelen gepland of genomen (zie kader).

- In 2013 zijn lijnen (3 en 4) naar Kustwijk samengevoegd tot één nieuwe lijn 2 en de frequenties 's avonds en in het weekeinde op alle lijnen verlaagd.
- In 2014 zijn de reizigerstarieven met meer dan het landelijke gemiddelde geïndexeerd om een deel van het tekort op de reizigersinkomsten in te lopen.
- Een rit kost nu €1,36 binnen de stad, en €2,03 voor een rit van/naar Larserpoort of het vliegveld. Goedkope dalkaartjes zijn in 2011 afgeschaft.
- Vanaf 1 april 2014 wordt de Regiotaxi voor OV-reizigers niet meer gesubsidieerd.
- OV-promotie wordt niet langer gefinancierd (m.u.v. Ervaar het OV, dat stopt in 2015).
- Het toegankelijk maken van bushaltes wordt stopgezet.
- Het gratis reizen van 65+'ers is vanaf 2015 niet meer begroot.
- Ook de wijkbus Lelystad-Noord is vanaf 2015 niet meer begroot.

Opgave voor 2015 en verder

De komende jaren zullen - zelfs zonder uitbreiding van het vervoeraanbod - de kosten stijgen door toepassing van landelijke indexatie op het contract met vervoerder Arriva. De BDU-prognoses laten daarentegen een dalende provinciale BDU-bijdrage aan de gemeente zien. Ook de reizigersinkomsten zijn tot op heden lager dan Arriva begroot had. Gecombineerd met de behoefte om nieuwe gebieden te ontsluiten, zoals een buslijn Enkhuizen - Batavia Stad - Lelystad Centrum - Lelystad Airport, is er sprake van een zeer grote financiële opgave.

In 2014 zal de gemeente Lelystad samen met Arriva een pakket financiële en vervoerkundige maatregelen uitwerken om het OV toekomstbestendig te maken. Daarbij zal o.a. gekeken worden naar slecht gebruikte ritten, lijnvoering (inclusief afstemming met het streekvervoer, WMO-vervoer en leerlingenvervoer) en de materieelinzet. Zonder aanvullende financiering (BDU, reizigersinkomsten, of andere middelen) valt er niet te ontkomen aan inkrimping van het vervoeraanbod: minder bediende locaties, kortere bedieningsperiodes en/of lagere frequenties. Om een goede afstemming van de plannen voor het stadsvervoer met het streekvervoer te waarborgen, zal de gemeente Lelystad tevens deelnemen aan de uitwerking van de OV-visie voor het concessiegebied IJsselmond.

5. TARIEVEN

Uitgangspunt is rendement

De kosten van het OV stijgen en de opbrengsten dalen. Het huidige aandeel van de reizigersopbrengsten in de totale bestoelgung moet omhoog. Als tariefstijgingen hieraan bijdragen dan zijn tariefverhogingen denkbaar. Huidige kortingen voor specifieke doelgroepen of perioden worden getoetst aan het uitgangspunt dat kortingen moeten bijdragen aan het rendement van het OV.

Klantvriendelijk en eenvoudig

Het OV-product dient klantvriendelijk en eenvoudig te zijn. In heel Flevoland kan op saldo worden gereisd met de OV-Chipkaart. Daarnaast is een aantal abonnementen verkrijgbaar.

De provincie wil voor de concessie IJsselmond met aangrenzende concessieverleners de abonnementen uniformeren, waardoor reizigers met één abonnement in verschillende gebieden kunnen reizen. Bovendien wordt landelijk gewerkt aan het vereenvoudigen van de OV-producten.

Stimuleren reizen buiten de spits

Het is een wens om de spits af te vlakken. Binnen het tariefsysteem wordt het reizen buiten de spitsperioden gestimuleerd, bijvoorbeeld met dalurenkortingen maar wellicht ook met spitsverhogingen, omdat hiermee de voertuigcapaciteit efficiënter wordt benut. Denk hierbij ook aan het praten met scholen over meer gespreide begintijden.

Tariefintegratie met het spoor

Op dit moment lopen de tarieven van reizen met trein en bus uit elkaar. Hierdoor is de trein voor veel reizigers onvoldoende aantrekkelijk en worden de mogelijkheden om te komen tot een efficiënt, integraal OV-aanbod niet optimaal benut. De provincie Flevoland is er voorstander van dat op nationaal niveau afspraken worden gemaakt over tariefintegratie tussen trein en bus.

Afspraken over gegarandeerde opbrengsten

Daar waar rendabel OV niet mogelijk maar wel wenselijk is, wordt met belanghebbenden een balans gezocht tussen aanbod en financiering van OV. Dit kan bijvoorbeeld door gegarandeerde afname van abonnementen of door een vaste bijdrage af te spreken met belanghebbenden. Op deze wijze kan passend vervoer alsnog gerealiseerd worden.



“Flexibel en goedkoop invullen van de onderkant van de markt. Niet alleen in kosten denken, maar denk bijvoorbeeld ook aan flexibele tarieven. Eerder boeken is minder betalen.”

6. MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN

Effecten voor de reiziger

De implementatie van de visie kan gevolgen hebben voor de reiziger. De gevolgen zijn afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden in de implementatie. Zo zal bijvoorbeeld een maatregel als het verhogen van de tarieven, gevolgen hebben voor alle reizigers, terwijl het leveren van lokaal maatwerk een geringe impact heeft.

Ervaring bij het invoeren van maatwerk leert dat dit voor minder dan 5 procent van de reizigers tot een verandering leidt van het openbaar-vervoeraanbod ten opzichte van de huidige situatie. Door aansluiting te zoeken op de mobiliteitsvraag en door invulling daarvan op een kostenefficiënte wijze rijdt de huidige lijnbus niet altijd overal meer, maar alleen als er vraag is.

Introductie van een individueel vraagafhankelijk systeem in de provincie Friesland heeft geleid tot een toename van het aantal ritten (+43 procent in een jaar, bron KpVV). Het totale gebruik beperkt zich tot 2 procent van alle OV-reizigers. Gebruikers van dit systeem zijn heel divers: schoolgaande jeugd, ouderen, toeristen, bewust autolozen en incidentele gebruikers.

De opgave voor de implementatie is om positieve effecten te bewerkstelligen en negatieve effecten te beperken. Daartoe zullen wij bij iedere aanpassing in het openbaar-vervoeraanbod deze effecten zowel kwantitatief als kwalitatief vooraf goed inschatten en achteraf monitoren.

Effecten voor overheden

Voor de overheden geldt dat de beschikbare financiële middelen efficiënter worden ingezet. Een positief effect ten opzichte van de huidige situatie.

Effecten op overig beleid

Een integrale benadering waarbij de OV-ontsluiting wordt meegenomen bij planontwikkeling, blijft uitgangspunt. Bijvoorbeeld bouwen bij OV-knooppunten en uitbreiding van wijken zodanig opzetten, dat een efficiënte exploitatie van het OV mogelijk is.

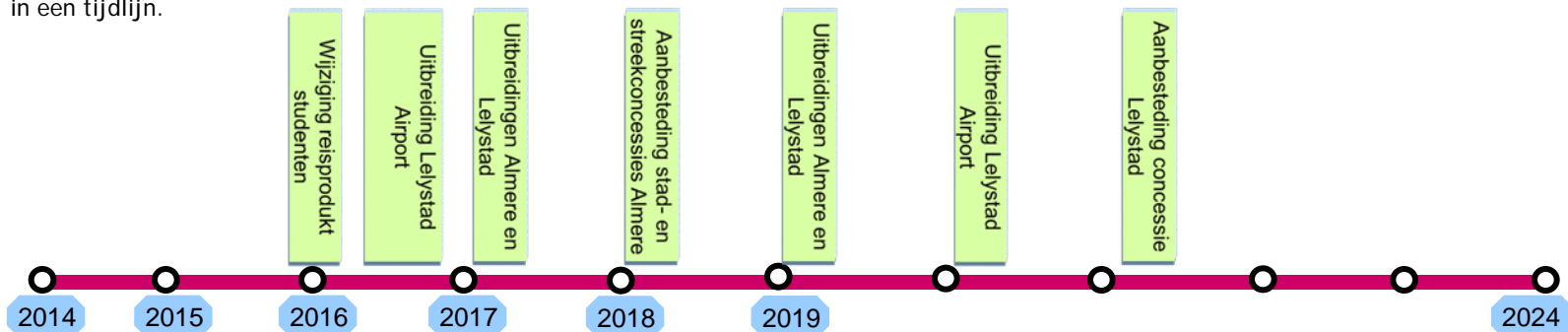


7. FINANCIËN

Omdat er veel financiële onzekerheden zijn waarvan nog niet bekend is wanneer en in welke mate deze zich manifesteren, kan de financiële uitwerking alleen op hoofdlijnen worden gegeven. Daar komt bij dat de implementatie van de visie een ontwikkeltraject is. Het inzetten op rendement en initiatieven van de samenleving zal stapsgewijs plaatsvinden. Dit betekent dat het op dit moment nog onhaalbaar is om een concreet financieel plaatje op te nemen. Hier wordt volstaan met een schets van het proces met daarin de mijlpalen voor besluitvorming, op die momenten dat de belangrijke financiële ontwikkelingen zich voordoen.

Schets van het proces

In het proces zijn twee onderdelen onderscheiden. Ten eerste de voorziene uitbreidingen in Almere en Lelystad, die ook een uitbreiding van het OV-aanbod met zich mee zullen brengen. Ten tweede de financiële risico's die zich manifesteren. Dit betreft de wijziging in de OV-studentenkaart, de ontwikkeling van de BDU verkeer en vervoer en de toekomstige aanbestedingen van OV-concessies. In onderstaande figuur zijn bovenstaande ontwikkelingen, op basis van de huidige inzichten, weergegeven in een tijdlijn.



Voor de uitbreidingen geldt dat het toekomstig OV-aanbod moet voldoen aan het 'rendement denken'. Dat betekent dat het totale OV-aanbod wordt heroverwogen om op een kosteneffectieve manier aan te sluiten op de mobiliteitsvraag.

Voor de financiële risico's zijn vanwege de grote onzekerheden nu geen voorzieningen te treffen. Op termijn worden daarover met belanghebbenden afspraken gemaakt. Daarbij zoekt de provincie ook actief naar samenwerking met andere provincies, bijvoorbeeld ten aanzien van de OV-studentenkaart.

Doorvertaling start nu

Gemeenten en provincie vertalen de visie door in hun eigen beleid. Zij nemen vanaf nu al maatregelen, zodat uitbreidingen en toekomstige aanbestedingen financieel inpasbaar zijn.

De provincie ontwikkelt op basis van deze visie een nieuw financieel verdeelmodel. Bestaande contractafspraken met de vervoerders worden daarin gerespecteerd.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Motie 13, Statendag 14 november 2012, Aangenomen, CDA, VVD, SGP, D66, CU, SP, GL, 50-plus, PvdD, PVV, PvdA

aangenomen

PROVINCIE FLEVOLAND



Motie (artikel 47 Reglement van Orde)

Herontwerp Flevolands Openbaar Vervoer

Nummer motie: 13
(in te vullen door voorzitter/griffier)

Registratienr.:
(in te vullen door DIV)

Naam indiener(s):	fractie:
R.T. Oost	CDA
M. Jonker	VVD

Statenvergadering d.d.: 16 november 2011

Agendapunt: 7b Programmabegroting 2013

Provinciale Staten van Flevoland

in vergadering bijeen op 14 november 2012

ter behandeling van agendapunt 7b Programmabegroting 2013

overwegende dat

Het provinciaal openbaar vervoer zich gelijktijdig heeft ontwikkeld met het ontstaan van Flevoland;

De ontwikkelingen in het spoor- en wegennet de laatste en komende jaren enorm zijn;

De mobiliteit en de reizigersstromen de laatste jaren enorm zijn veranderd;

Reistijd en bestemming voor de reiziger belangrijk zijn om te kiezen voor eigen of openbaar vervoer;

Het aanbesteden van de openbaar vervoer concessie al een aantal keren is mislukt;

De huidige openbaar vervoersstromen in Flevoland en met de omliggende gebieden (zoals bijvoorbeeld richting Noorden) niet voldoen.

spreken uit dat

Dat gezamenlijk met ervaringsdeskundigen (groepen openbaar vervoergebruikers) en andere belanghebbenden vanuit een blanco situatie een nieuw ontwerp wordt gemaakt voor de

MOTIE



openbaarvervoersstromen in Flevoland en de aansluiting met de omliggende gebieden.

en gaan over tot de orde van de dag.

Datum: 14 november 2012

Ondertekening

Naam:
R.T. Oost

Fractie:
CDA

Handtekening:

M. Jonker

M. Jonker

VVD

SGP

(in te vullen door voorzitter en griffier)

Besluitvorming PS:

Voor: 37 leden

Tegen: 0 leden

Motie aangenomen/verwerpen

Datum:

Griffier

Voorzitter

Erik van der Ploeg
J. G. J. L. F. Geersink
Christen Unie

J. Mische GL
Erik Beshuijzen
Melissa Bax PvdD
I. Joosse PVV
P. Pels PvdA

BIJLAGEN

Bijlage 2. Gebiedsprofielen i. Almere Stad

Gebruik van het OV, bus en trein	
Alle verplaatsingen	13,2 %
Landelijk gemiddelde	5 %
Verplaatsingen tot 7,5 km	6 %
Landelijk gemiddelde	< 1 %

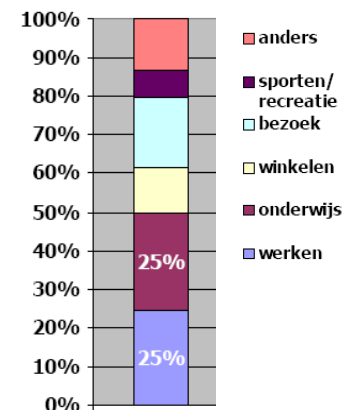
Financien	
Kosten concessie	20,2 mln.*
Overheidsbijdrage	8,9 mln.
Opbrengsten	11,3 mln.

Kostendeckingsgraad	56 %
<i>*werkelijke kosten op basis van actuele marktprijzen zijn hoger, zie ook opgave</i>	

Spits-dalverhoudingen	
Gemiddelde bezetting uurblok spits/uurblok dal:	1,5
Verhouding drukste uur/rustigste uur:	2-2,5



Bedieningsgebied



Bron: reizigersenquêtes 2005, representatief voor nu

Frequentie per uur					
Lijn	Spits	Dal	Avond	Zaterdag	Zondag
1	8	8	2 tot 4	8	4
2	4	2	2	2	0
3	8	4	0	4	0
4	8	8	2 tot 4	8	2
5	8	8	2 tot 4	8	4
6	8	8	2 tot 4	8	2
7	8	8	2 tot 4	8	2
10	4	2	0	0	0
14	4	0	0	0	0
N11				1	1
N12				0	1
N13				1	1

Lijn	Telpunt	ma-vr	za	zo	type bus
1	Staatsliedenwijk	34	29	28	geleed
2	Stedenwijk	34	7	-	standaard
3	Staatsliedenwijk	21	19	-	geleed
4	Operetteweg	25	19	19	standaard
5	Flevoziekenhuis	27	20	20	geleed
6	Flevoziekenhuis	20	19	15	standaard
7	Flevoziekenhuis	20	17	13	standaard
10	Kasteel	16	-	-	standaard
N11	station	30	27	-	standaard
N12	station Parkwijk	-	22	-	standaard
N13	t Oor	22	15	-	standaard

Gemiddelde bezetting, bron NVS 2012

Bus reizigers per gemiddelde werkdag (bron: Sociale Atlas Almere)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Almere Stad									
Busreizigers van en naar het stadscentrum	50.621	54.031	55.884	59.119	55.805	56.374	54.479	51.302	52.229
Almere Haven									
Busreizigers van en naar Almere Haven	10.697	11.123	10.724	10.869	10.574	10.448	9.636	8.682	8.482
Almere Buiten									
Busreizigers van, naar en binnen Almere Buiten	27.128	28.107	29.884	33.602	31.796	31.772	30.997	29.160	29.723
Almere Poort									
Busreizigers van en naar Almere Poort	-	-	594	907	950	1.500	2.798	3.663	3.992

BIJLAGEN

Conclusies concessie Almere Stad

- In Almere is sprake van een goed lijnennet vrijwel geheel over vrije busbanen, hoge frequenties en de gebiedsontsluiting is goed. De kostendekkingsgraad van 56% is het hoogste van de concessies in Flevoland.
- De stadsdienst heeft een duidelijke functie in de stad voor vele gebruikers. Het OV-gebruik (bus plus trein) is hoger dan het landelijk gemiddelde. Almere is een uitgestrekte stad. De afstanden tussen centrum en stadsdelen zijn groot. Fietsen is minder een alternatief. In de avonden geldt dit nog sterker, vanuit sociale veiligheid is de bus een beter alternatief dan de fiets.
- De ene helft van de reizigers zijn forenzen en scholieren. De andere helft zijn gebruikers met verschillende sociale en recreatieve motieven, waaronder ook winkelbezoek.
- Sterke lijnen in Almere zijn lijn 1 en 5. De zwakste lijn is lijn 10.
- De spits/dalverhouding en de verhouding drukste uur/rustigste uur geven aan dat de spitsen weliswaar zwaarder zijn dan de daluren maar dat de bezetting in de daluren goed is. Dit heeft ook te maken met de verschillende motieven/gebruikersgroepen en met het feit dat het aanbod in de daluren is afgestemd op de vraag.
- Om te anticiperen op de Rijksbezuinigingen op de BDU heeft de gemeente Almere in 2012 een bezuiniging doorgevoerd met 7 procent minder vervoeraanbod in de stadsdienst en opheffing van de goedkope MAXX 50 Meerreizenkaart.
- In delen van het netwerk is sprake van paralleliteit tussen buslijnen en de trein. Vanwege het tariefverschil tussen bus en trein, het ontbreken van tariefintegratie (dubbel opstaptarief), ongunstige tijdsligging van de dienstregelingen, en het feit dat niet alle stadsdelen een treinverbinding hebben, is de bus het meest aantrekkelijke alternatief voor het lokale vervoer.
- Beschouwing voor de toekomst: De lokale vervoerstromen zullen als gevolg van de groei van Almere de komende jaren blijven groeien. Dit ondanks de geringe afname van het aantal reizigers van en naar sommige stadsdelen die in de afgelopen jaren zichtbaar is, vermoedelijk als gevolg van de economische situatie.



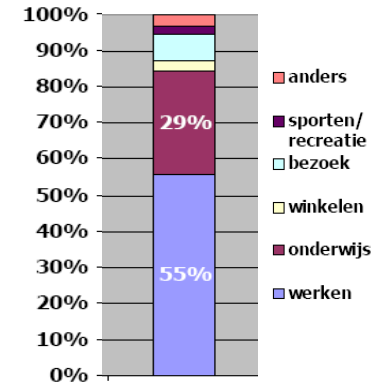
BIJLAGEN

ii. Almere Streek

Financiën	
Kosten concessie	9,1 mln *
Overheidsbijdrage	4,1 mln
Opbrengsten	5,0 mln
Kostendeckingsgraad	55 %
NB: exclusief snelwegbus	
*werkelijke kosten op basis van actuele marktprijzen zijn hoger, zie ook opgave	

Lijn	Spits	Dal	Avond	Zaterdag	Zondag
322	2 tot 6	2	2	2	1
327	2 tot 6	2	2	2	1
328	2 tot 6	2	2	2	1

Lijn	Spits	Dal	Avond	Zaterdag	Zondag
150	2 tot 4	0	0	0	0
151	2	1	0	0	0
153	4	0	0	0	0
155	2 tot 3	0	0	0	0
156	2 tot 5	1 tot 2	2	0	0



Bron: reizigersenquêtes 2005

Spits-dalverhoudingen
Gemiddelde bezetting uurblok spits/uurblok dal: 3
Verhouding drukste uur/rustigste uur: 6 - 9

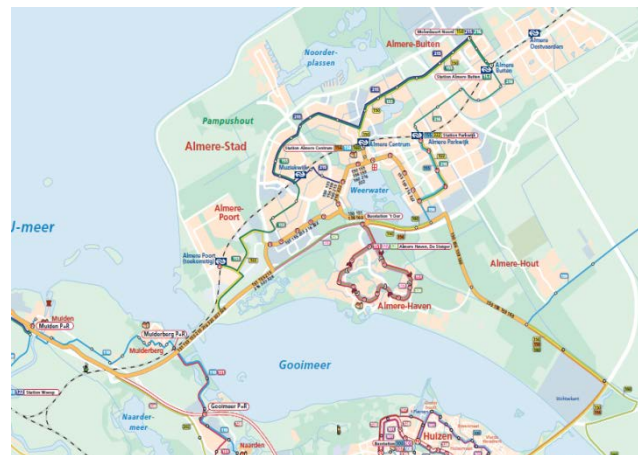
Lijn	Gemiddelde bezetting drukste punt (heen)			Gemiddelde bezetting drukste punt (terug)		
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag
150	10	n.v.t.	n.v.t.	6	n.v.t.	n.v.t.
151	12	n.v.t.	n.v.t.	12	n.v.t.	n.v.t.
153spits	36	n.v.t.	n.v.t.	37	n.v.t.	n.v.t.
155spits	46	n.v.t.	n.v.t.	34	n.v.t.	n.v.t.
156	15	n.v.t.	n.v.t.	19	n.v.t.	n.v.t.
215	Maken deel uit van concessie Amstel- en Meerlanden					
216	Maken deel uit van concessie Amstel- en Meerlanden					

Lijn R-net	Gemiddelde bezetting drukste punt (heen)			Gemiddelde bezetting drukste punt (terug)		
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag
322	24	14	19	22	14	18
327	16	11	18	18	11	16
328	17	10	10	17	9	10

BIJLAGEN

Conclusies concessie Almere Streek

- De kostendekkingsgraad van de streeklijnen is goed (55%). De snelwegbus Almere - Utrecht is in deze kostendekkingsgraad niet opgenomen omdat de opbrengsten nog niet bekend zijn.
- De R-net lijnen kennen gemiddeld een redelijke bezetting. Op de spitslijnen is de bezetting hoog. Op de overige streeklijnen is de gemiddelde bezetting lager.
- De vervoerstromen op de streeklijnen kennen een grote concentratie van reizigers in de spitsuren en in deze spitsuren is er sprake van een sterke eenzijdigheid van de vervoerstromen (spits vs tegenspits).
- De frequenties van de lijnen zijn in de spitsen redelijk tot hoog. In de daluren is de frequentie laag.
- Alle streeklijnen bieden een rechtstreekse verbinding die anders alleen mogelijk is met meerdere overstappen en een aanmerkelijk langere reistijd.
- De belangrijkste gebruikersgroep zijn forenzen. Aan de spits/dalverhouding en de verhouding drukste uur/rustigste uur is te zien dat de bezetting op sommige momenten achterblijft.
- Om te anticiperen op de rijksbezuiniging op de BDU heeft de gemeente Almere al in 2012 een sterke bezuiniging doorgevoerd met 7 procent minder vervoeraanbod in het Streekvervoer Almere.
- De snelwegbus Almere - Utrecht De Uithof betreft een pilot.



NB. Lijnen 215 en 216 worden in het Lijnennet genoemd. Deze maken deel uit van de SRA-concessie Amstel- en Meerlanden

Beschouwing voor de toekomst:

De regionale vervoerstromen zullen de komende jaren als gevolg van de uitbreiding van Almere blijven groeien. De groei van inwoners vindt vooral in nieuwe stadswijken plaats en het streekvervoer moet hierop worden aangepast. De effecten van R-net en de pilot naar Utrecht zijn nog niet volledig bekend, maar er is sprake van groei van de reizigersaantallen.

BIJLAGEN

iii. Lelystad

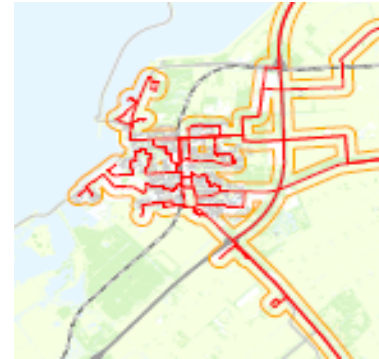
Gebruik van het OV, bus en trein	
Alle verplaatsingen	4,7 %
Landelijk gemiddelde	5 %
Verplaatsingen tot 7,5 km	
Landelijk gemiddelde	< 1 %

Financiën	
Kosten concessie	4,8 mln.
Overheidsbijdrage	2,3 mln.
Opbrengsten	2,5 mln. *
* incl indexatie door vervoerder	
Kostendekkingsgraad (exc. indexatie)	42 %

Spits-dalverhoudingen

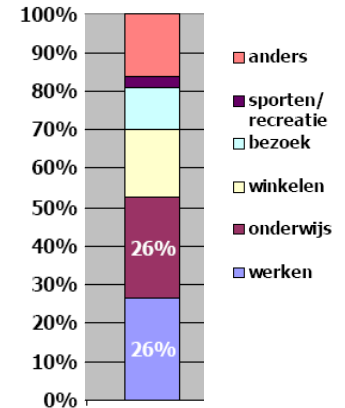
Gemiddelde bezetting uurblok spits/uurblok dal: 1,15
Verhouding drukste uur/rustigste uur: 1,4 - 1,8

Lijn	Spits	Dal	Avond	Zaterdag	Zondag
1	2	2	1	2	1
2	4	2	1 tot 2	4	0
3	2	2	1	2	1
5	2	2	1	2	1
7	1	1	0	1	1
9	1	1	1	1	0
10	1	1	1	1	0
11	2	2	1	2	1



Bedieningsgebied*

* Oude route Q-liner



Bron: reizigersenquête 2005, representatief voor nu

Lijn	Lijndeel	Gemiddelde bezetting (november 2012)
1	Haven	9,2
1	Zuiderwijk	9,4
2	Landerijen	12,8
2	Atolwijk	9,9
3	Kustwijk	9,8
3	Landerijen	9,8
4	Kustwijk	6,7
5	Warande	6
7	Bataviastad	8,5
7	Airport	4,9

BIJLAGEN

Conclusies concessie Lelystad

- De stadsdienst Lelystad is een fijnmazig net. De frequenties zijn gemiddeld, met twee maal per uur en een enkele lijn vier maal per uur in de spits. De kostendekkingsgraad is 42 procent. Dit is een relatief hoge kostendekkingsgraad die kan worden verklaard uit een efficiënte opzet van de stadsdienst.
- Het OV-gebruik in Lelystad is gelijk aan het landelijk gemiddelde (exclusief Hanzelijn).
- De stadsdienst heeft een functie in de stad voor alle motieven. De ene helft van de reizigers zijn woon-werkers en scholieren. De andere helft zijn gebruikers met allerlei sociale en recreatieve motieven, waaronder ook winkelbezoek.
- Lijn 1 naar Haven en lijn 2 naar Landerijen zijn de sterkste lijnen qua reizigersaantallen. De lijn naar Airport de zwakste lijn. De spits-dal verhouding is lager dan in Almere. Er is geen sprake van een zware spits. De spreiding van de reizigers over de dag is goed. Dat is gunstig voor een efficiënte materieelinzet en daarmee lagere kosten.
- Als gevolg van de invoering van gratis OV voor ouderen, mag worden verondersteld dat het aantal ouderen in het OV het afgelopen jaar is toegenomen.

Beschouwing voor de toekomst:

De stadsdienst Lelystad is de afgelopen jaren geoptimaliseerd in netwerk en bediening. Voor de toekomst wordt er met name groei verwacht richting Lelystad Airport. Binnen de stad wordt beperkte groei verwacht.



BIJLAGEN

iv. IJsselmond

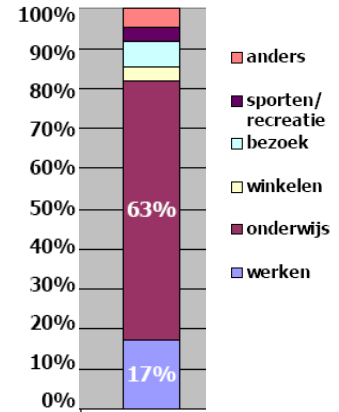
Financiën	
Kosten concessie	11,9 mln
Overheidsbijdrage	7,6 mln
Opbrengsten	4,3-5,0 mln
Kostendeckingsgraad	36-42 %

NB. Indicatief i.v.m. effecten Hanzelijn en nieuwe aanbesteding

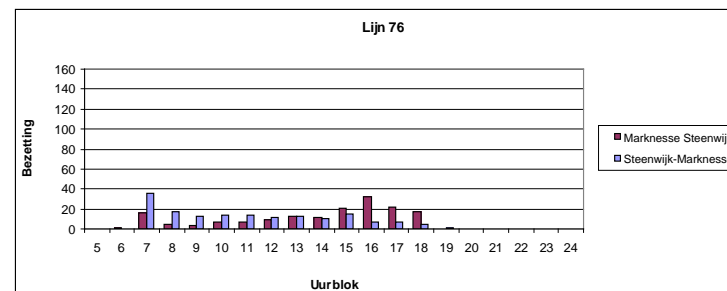
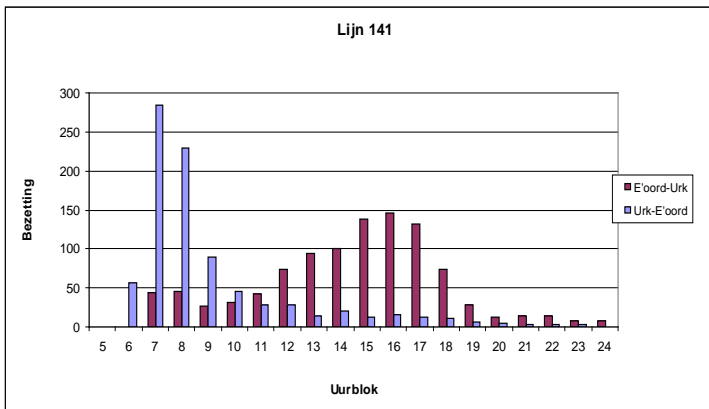
Spits-dalverhoudingen

Zie bijgaande grafieken voor lijn 141 en lijn 76, de verschillen per lijn zijn groot

Lijn	Spits	Dal	Avond	Zaterdag	Zondag
21	1	1	0	0	0
22	1	1	0	0	0
71/171	2	2	1	2	1
75	1	1	0	0	0
76	1	1	0	0	0
77	1	1	0	0	0
141	2	2	1	1	1
142	2	1	0	0	0
143	1	1	0	0	0
144	0	0	1	1	1
145	1 tot 2	1	1	1	1
146	1	1	0	0	0
147	2	1	1	1	1
148	2	1 tot 2	1	1	1
149	1	1	0	0	0
159	2	1 tot 2	0	0	0
160	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
163	1	0	0	0	0
164	1	0	0	0	0
247	2	2	2	2	2
345	2	1	1	1	1
625	1	0	0	0	0
641	2	0	0	0	0
671	1	0	0	0	0
675	1	0	0	0	0
681	1 tot 2	0	0	0	0

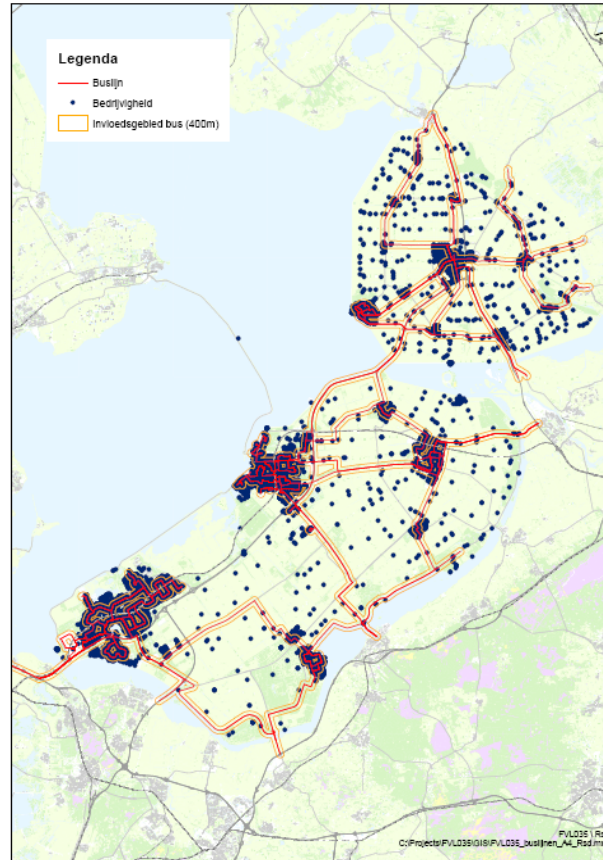


Bron: reizigersenquêtes 2005, representatief voor nu



BIJLAGEN

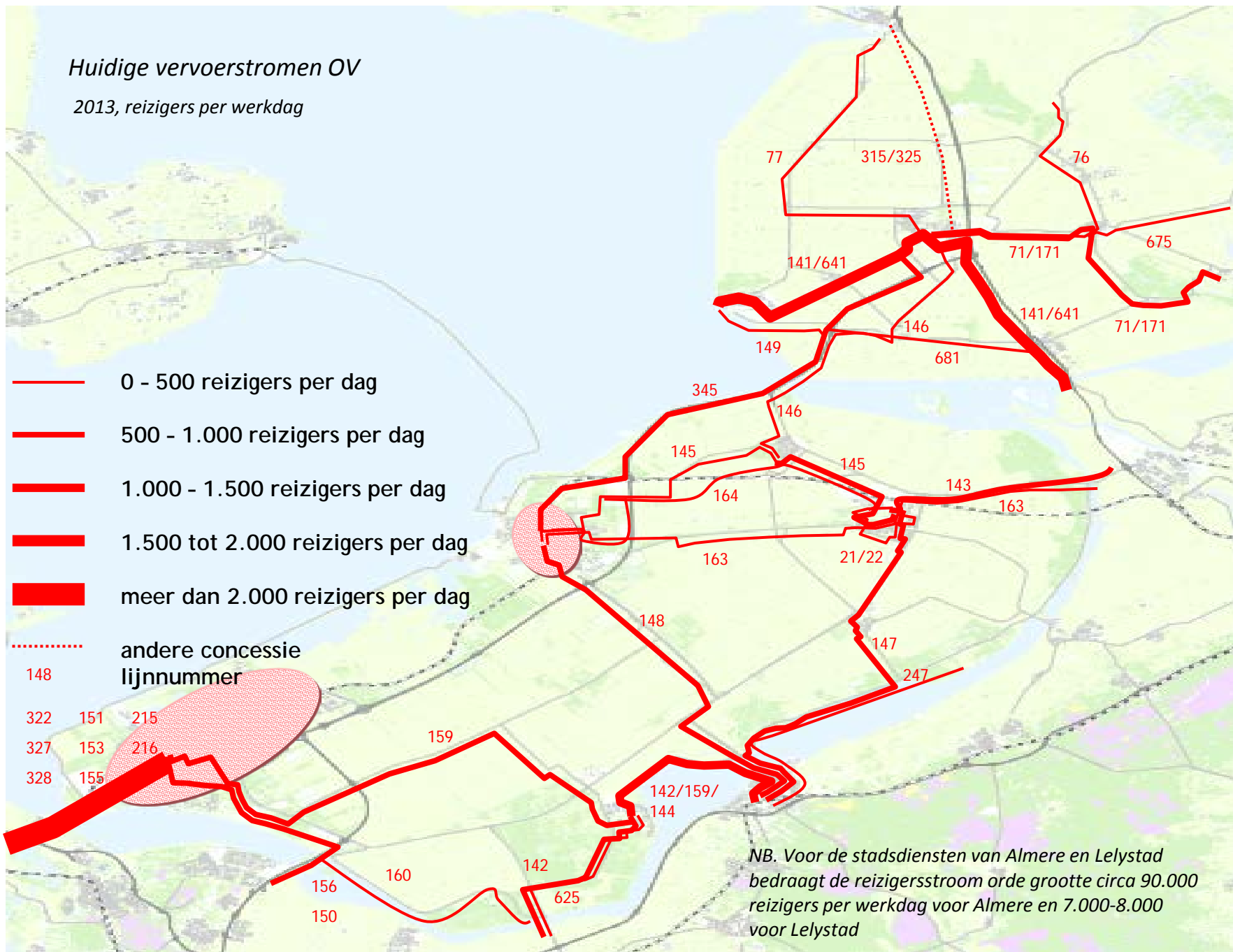
*Invloedsgebied lijnen met bedrijven en scholen**



*In deze kaarten is in Lelystad de oude route van de Q-liner zichtbaar

Huidige vervoerstromen OV

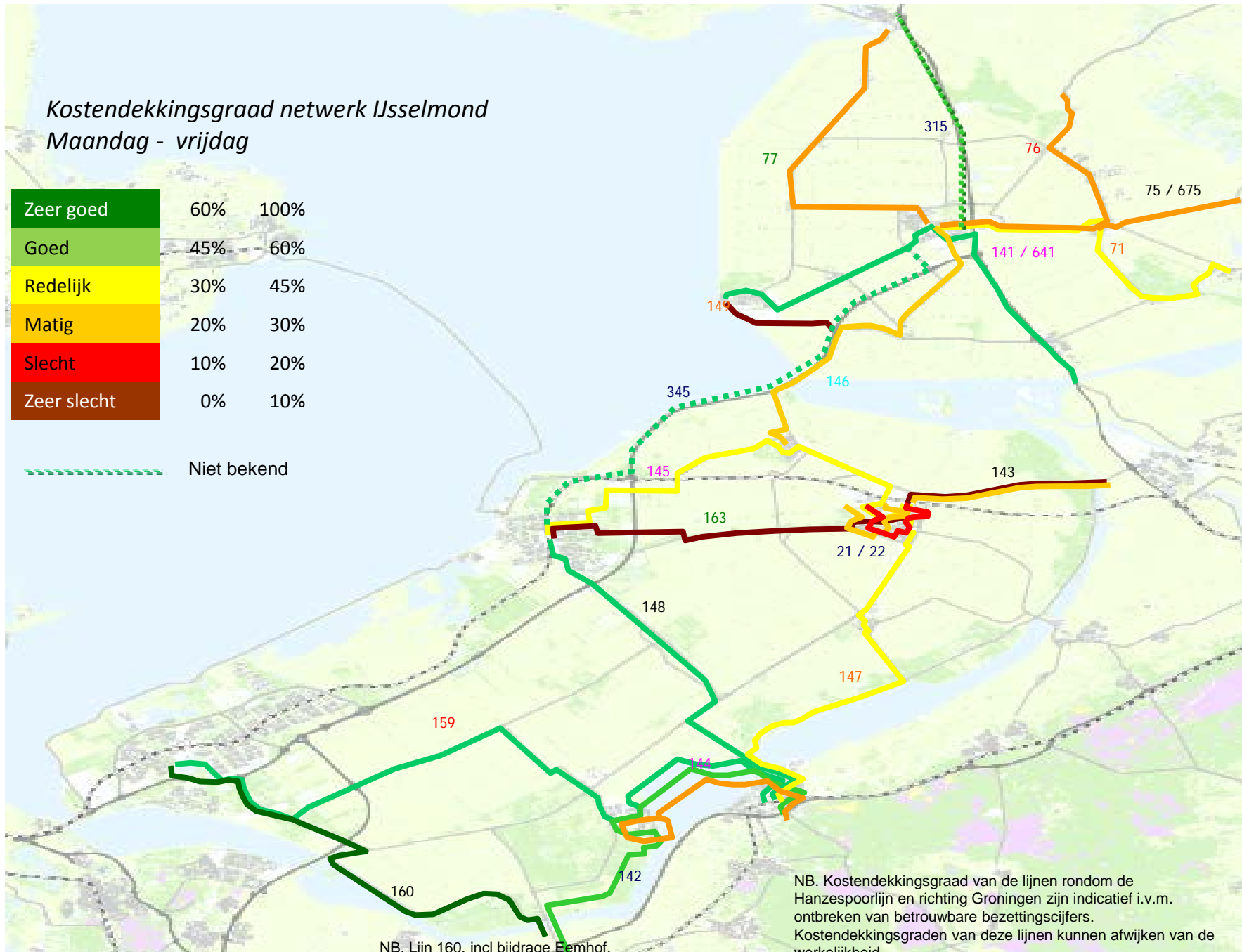
2013, reizigers per werkdag



Kostendeckingsgraad netwerk IJsselmond Maandag - vrijdag

Zeer goed	60%	100%
Goed	45%	60%
Redelijk	30%	45%
Matig	20%	30%
Slecht	10%	20%
Zeer slecht	0%	10%

 Niet bekend



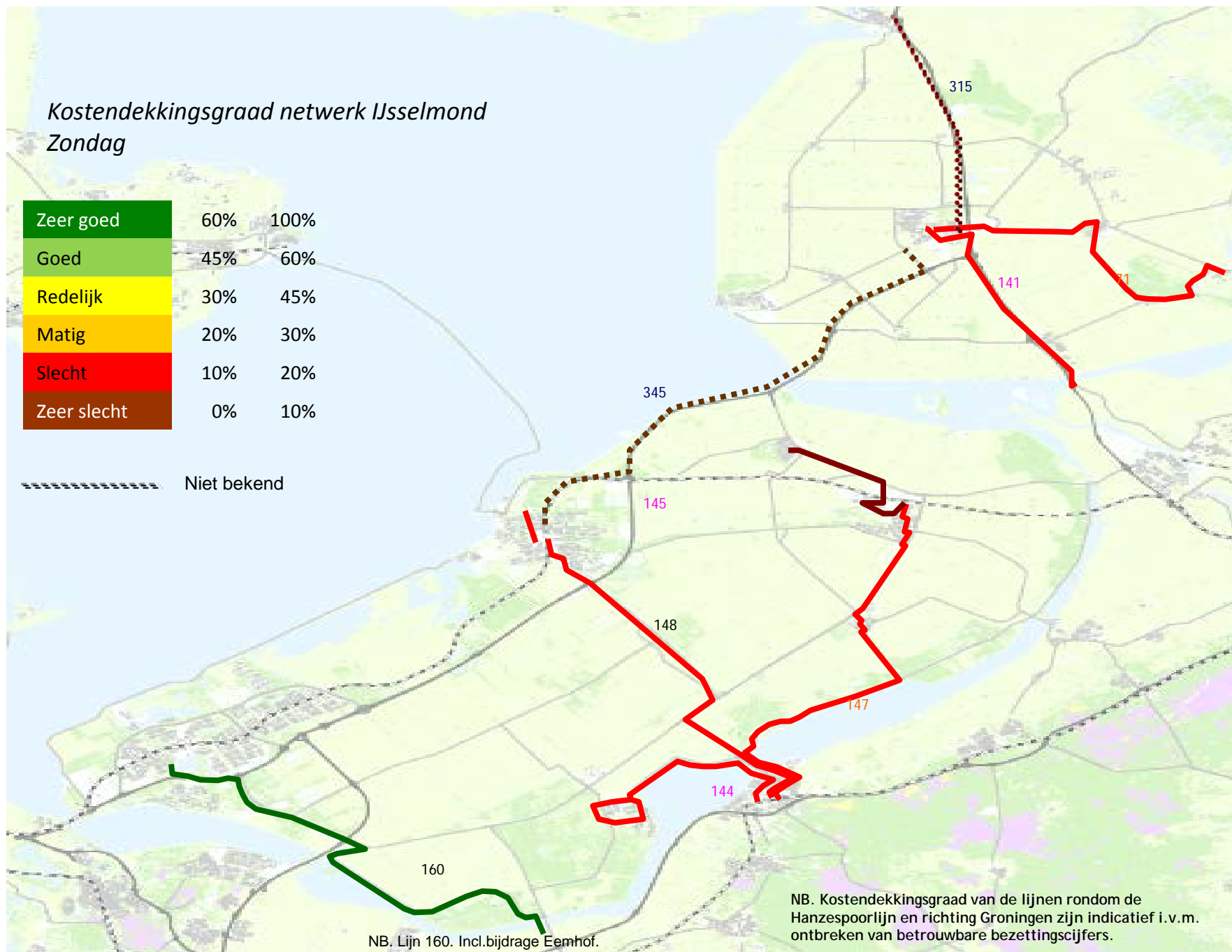
NB. Lijn 160. incl bijdrage Eemhof.

NB. Kostendeckingsgraad van de lijnen rondom de Hanzespoorlijn en richting Groningen zijn indicatief i.v.m. ontbreken van betrouwbare bezettingscijfers. Kostendeckingsgraden van deze lijnen kunnen afwijken van de werkelijkheid

Kostendeckingsgraad netwerk IJsselmond Zondag

Zeer goed	60%	100%
Goed	45%	60%
Redelijk	30%	45%
Matig	20%	30%
Slecht	10%	20%
Zeer slecht	0%	10%

----- Niet bekend



NB. Lijn 160. Incl. bijdrage Eemhof.

NB. Kostendeckingsgraad van de lijnen rondom de Hanzespoorlijn en richting Groningen zijn indicatief i.v.m. ontbreken van betrouwbare bezettingscijfers.

BIJLAGEN

Conclusies concessie IJsselmond



- De Hanzespoorlijn en de Flevospoorlijn zijn de dragers in het OV-netwerk van IJsselmond. De buslijnen bedienen de relaties waar geen spoor aanwezig is. Met de komst van de Hanzelijn zijn er buslijnen geschrapt. De mate van paralleliteit is beperkt tot lijnen waar tussen treinstations gelegen locaties een OV verbinding vragen (Swifterbant, proefstations, AZC Roggebotsluis).
- Met name rondom Emmeloord zijn er lijnen met een goede kostendekkingsgraad. Hetzelfde geldt voor de schakels in het OV netwerk tussen de grotere kernen waar geen treinbediening is (Lelystad - Harderwijk, Zeewolde - Harderwijk).
- De overige lijnen zijn zwak tot zeer zwak. Met name de avond- en weekendritten zijn slecht bezet. Ook de stadsdienst in Dronten kent een lage bezetting en een lage kostendekkingsgraad. Deze lijnen rijden pas korte tijd.
- De scholieren zijn de grootste groep gebruikers van het busnetwerk. Dit zorgt voor hoge spitsbezettingen en lage dalbezettingen. Daarnaast is er door het hoge aantal scholieren sprake van sterke spitsrichtingen waarbij in de tegenrichting nauwelijks vervoersvraag is. Voor alle andere verplaatsingen is de auto het belangrijkste vervoermiddel.
- Het busnet is gericht op de belangrijkste knooppunten. Het overgrote deel van de bedrijven en scholen ligt binnen het invloedsgebied van het OV.
- Enkele lijnen rijden, sinds de komst van de Hanzelijn, parallel aan de trein. Afhankelijk van de vervoerscijfers (nu nog indicatief) moet worden gekeken of dit gehandhaafd blijft. Het tariefverschil tussen bus en trein kan op dit moment nog reden zijn dat bussen parallel aan de trein goed gebruikt worden.

Beschouwing voor de toekomst: Groei van de vervoerstromen als gevolg van de groei van het aantal inwoners zal niet substantieel bijdragen aan een betere kostendekkingsgraad. Daarvoor is de groei te laag. De problematiek van IJsselmond, veel scholieren en lage bezettingen in de daluren, is dus structureel. Groei voor de buslijnen in de richting van het noorden van het land mag op grond van de krimp aldaar en de komst van de Hanzelijn, die een directe relatie tussen het noorden van het land en de Randstad faciliteert, niet verwacht worden.

BIJLAGEN

Bijlage 3: Verklarende woordenlijst

Concessiegebied:	Gebied waarin een vergunning voor het alleenrecht voor het uitvoeren van openbaar vervoer, via een openbare aanbesteding, voor een aantal jaren is gegund aan een vervoerder.
Kostendeckingsgraad:	Verhouding tussen de reizigersopbrengsten en de benodigde exploitatiekosten van een lijn of gebied.
Vervoerplan:	Jaarlijks op te stellen plan waarin de vervoerder vanuit zijn kennis aangeeft welke verbeteringen of veranderingen van het openbaar vervoer hij voor komend jaar voorstelt en die binnen de (financiële) kaders van de concessie kunnen worden gerealiseerd.
Openbaar-vervoerstromen:	Omvang van verplaatsing van reizigers met het openbaar vervoer.
Mobiliteitsvraag:	De vraag naar vervoer, ongeacht het vervoermiddel.
Knooppunt:	Punt waar meerdere vervoerssystemen elkaar kruisen.
Parallelliteit:	Twee typen openbaar-vervoersystemen (bv trein en bus) die eenzelfde relatie bedienen.
Kernet:	Deel van het netwerk dat vast is, met reguliere bussen wordt gereden en voldoende potentie heeft voor dag-, avond- en weekendbediening.
Flexibel net:	Deel van het netwerk waarin het aanbod wordt geoptimaliseerd en aangepast aan de werkelijke vraag
Hoofdknoop:	Overstappunt van openbaar-vervoersystemen met meerdere vervoeraantrekkende voorzieningen (werken, wonen, zorg) in de directe omgeving. Een knooppunt buiten Flevoland wordt alleen opgenomen als er sprake is van ligging op korte afstand van Flevoland en het een belangrijk oriëntatiepunt is voor inwoners van Flevoland.
Herkomstknoop:	Plaats in Flevoland met minimaal 3000 inwoners of een solitair gelegen attractie met een vergelijkbare of grotere vervoeraantrekkende werking (niet seizoensgebonden).
Ontwikkelteams:	Teams waarin provincie, gemeenten en vervoerders gezamenlijk vorm geven aan het openbaar vervoer binnen de kaders van de visie en de concessies.
Ontwikkelplan:	Plan van het ontwikkelteam om de transitie zoals beschreven in deze visie tot uitvoering te brengen
Opbrengstverantwoordelijk:	Een organisatie is opbrengstverantwoordelijk indien het risico voor fluctuaties in de reizigersopbrengsten bij de organisatie ligt. Is de provincie opbrengstverantwoordelijk dan ontvangt de vervoerder een vast bedrag voor de uitvoering van de taken.