



Koersdocument Openbaar Vervoer

'Anders, beter, concurrerend, duurzaam'

Voorwoord

In een veranderende samenleving verandert de rol van de provincie Overijssel. Dit geldt ook voor de rol van de provincie in het openbaar vervoer.

Het Koersdocument OV gaat in op de uitdagingen van het Overijssels openbaar vervoer in de toekomst. Flexibiliteit staat centraal in deze koers. De snelle ontwikkelingen in maatschappij, reizigersvraag en het vervoersaanbod vragen nu eenmaal steeds om nieuwe oplossingen, om te kunnen blijven voorzien in een optimale vervoersdekking voor de inwoners van Overijssel.

Daarnaast investeert de provincie in mogelijkheden om de traditionele mobiliteit terug te dringen –bijvoorbeeld met stimulering van fietsgebruik, of van het nieuwe werken. Het streven naar duurzame mobiliteit krijgt bovendien vorm in de elektrificatie van het verkeer, of het nu gaat om het spoor, om e-bikes of om zelfrijdende auto's.

Basis van het openbaar vervoer blijft een robuust kernnet in de provincie. Tegelijkertijd participeert de provincie in nieuwe vormen van mobiliteit buiten dit kernnet. Het OV-kernnet wordt

bijvoorbeeld aangevuld met de zogenoemde mobiliteitsmix, een waaier van mogelijkheden om het netwerk verder te verfijnen. De provincie geeft hierbij ruim baan voor plaatselijke initiatieven, en voor samenwerking met professionele vervoerspartners en met gemeenten of kernen.

Daarbij gaat financiële beheersbaarheid van het OV hand in hand met een verhoging van de kwaliteit van het vervoer en van de vervoersknooppunten. Klanttevredenheid is immers het uitgangspunt van iedere succesvolle onderneming.

De ruimte die de provincie Overijssel geeft voor de veranderende vormen van mobiliteit is kenmerkend voor de nieuwe rol die de provincie hier aanneemt. Van overall-sponsor naar marktmeester. De marktmeester ondersteunt, regisseert, deelt kennis en ervaring, en geeft op deze wijze lucht aan alle partijen die zich sterk maken voor een provincie die tot in alle haarvaten bereikbaar is.

Bert Boerman,
Gedeputeerde Mobiliteit, Water, Sociaal

Inhoudsopgave

1	Positionering van koersdocument	4
2	Opgaven	6
3	Duurzame mobiliteit	8
4	Vermijden van mobiliteit	9
5	Schonere mobiliteit	10
6	Veranderen van mobiliteit	12
7	Kernet OV	14
8	Mobiliteitsmix	16
9	Knooppunten OV	18
10	Klanttevredenheid	22
11	Kosten en opbrengsten	24
12	Rol als marktheester	26
13	Instrumenten marktheester	28
14	Financiële beheersing OV	30

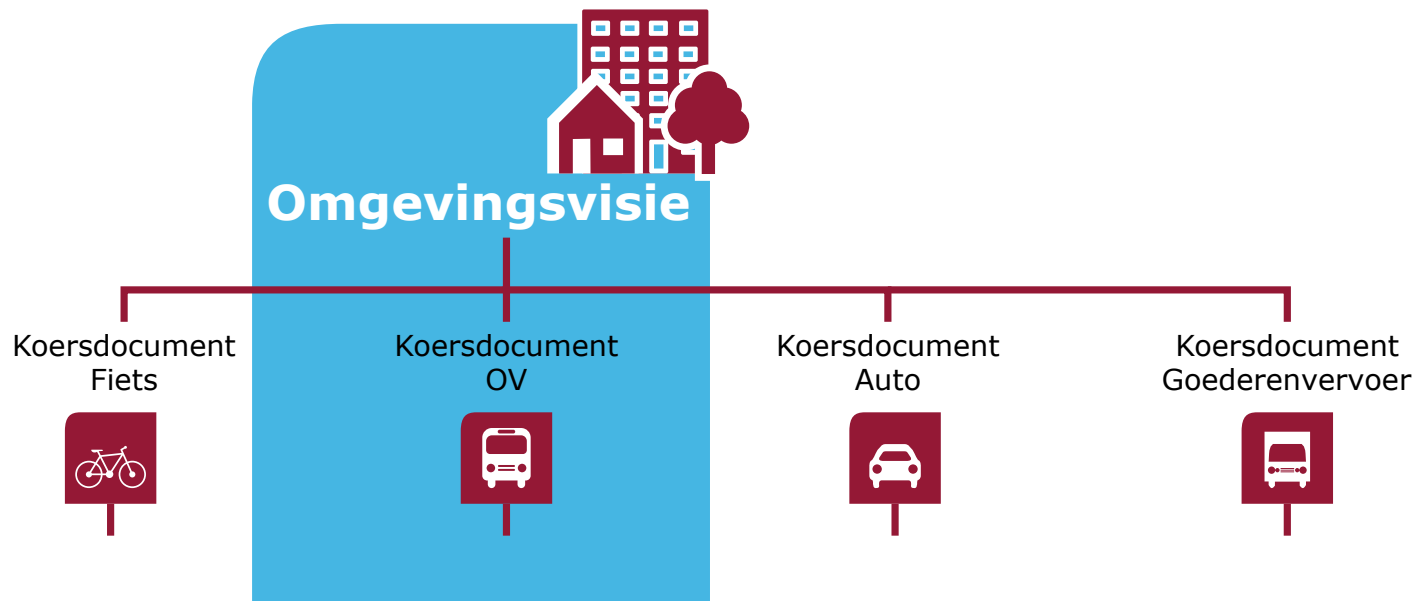
1. Positionering van het koersdocument

Koersdocument OV: uitwerking Omgevingsvisie als kader voor jaarlijkse uitvoeringsplannen.

Omgevingsvisie

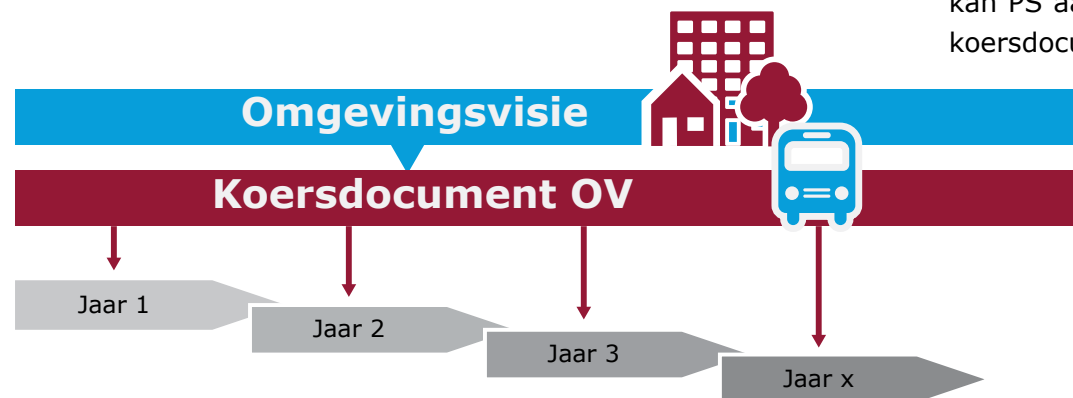
Het koersdocument OV is een uitwerking van Openbaar Vervoer in West-Overijssel uit de Omgevingsvisie. Het geeft richting aan beleid voor vijf tot tien jaar, maar net als de omgevingsvisie is het een dynamisch document, dat zo nodig jaarlijks wordt bijgesteld. Het document is opvolger van de OV-tactiek uit 2008. Deze wordt herzien vanwege meerdere opgaven, zowel maatschappelijk als financieel.

Nadat PS in 2014 besloten uiterlijk in 2018 begrotingsevenwicht te bereiken, zette de provincie een herijking of ombouw van het openbaar vervoer in gang. Belangrijke elementen hierin: alternatieven vinden, geen paralleliteit en herontwerp van de stadsnetten. De eerste ervaringen hiermee vormen de basis van dit koersdocument, dat op zijn beurt weer dient als kader voor het verdere proces.



De integrale netwerkvisie uit het coalitieakkoord '**Overijssel werkt**' is bedoeld om richting en onderbouwing te leveren voor de keuzes. De uitkomsten worden uiteindelijk verwerkt in de Omgevingsvisie en de overige koersdocumenten.

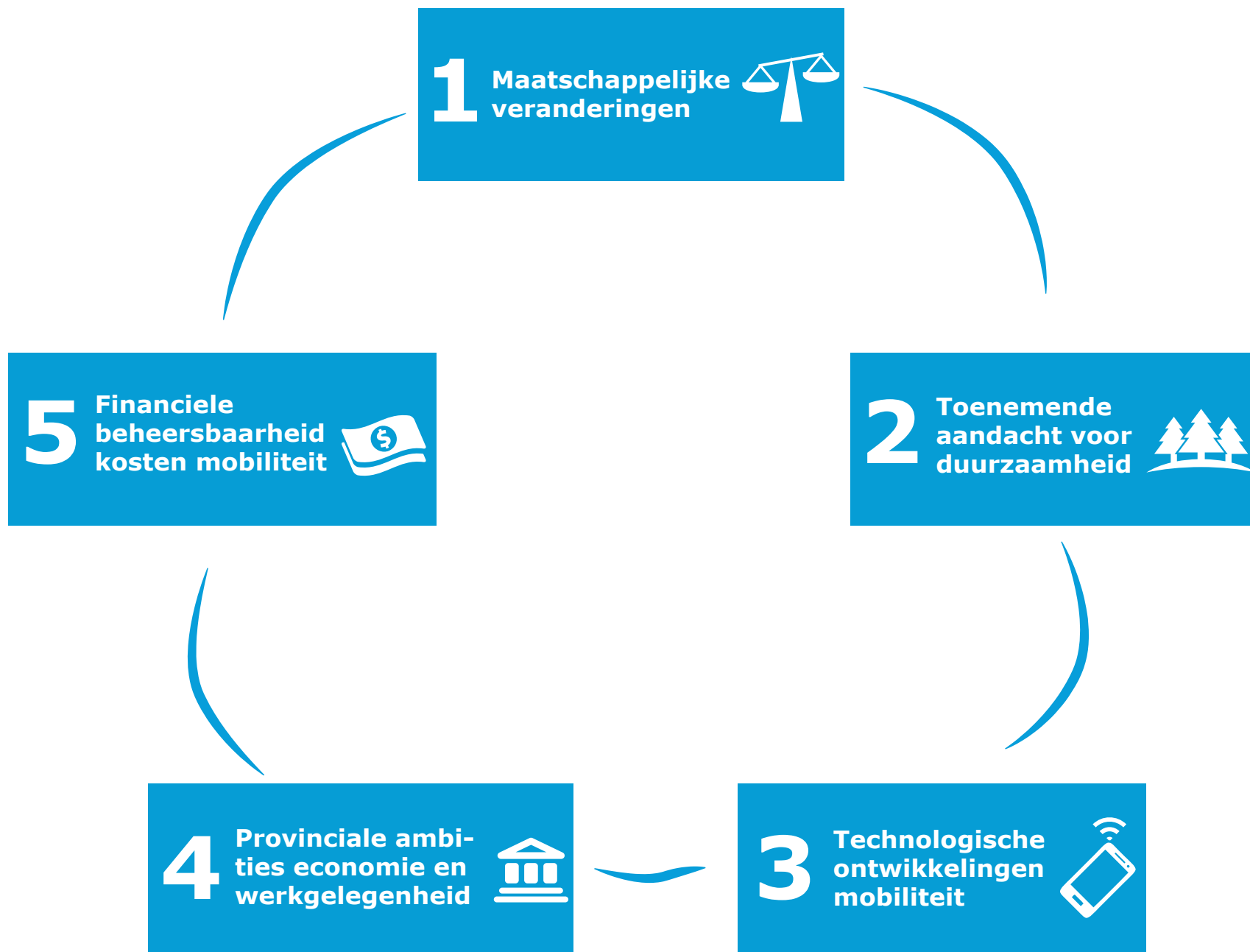
Regio Twente volgt vooralsnog de lopende Twentse beleidsplannen (OV-visie 2010-2018 en regionaal mobiliteitsplan 2012-2020), maar groeit de komende jaren geleidelijk toe naar de koers in dit document.



Dynamische uitvoeringsagenda

Het koersdocument OV is dynamisch. Beleid en concrete uitvoeringsplannen zijn in deze tijd niet meerjarig vooraf op te stellen. De maatschappelijke ontwikkelingen en een verhoogde participatiegraad vragen om organische beleidsvoering. Onze partners kennen immers onderlinge verschillen in doelstelling, energie, planning en financiële mogelijkheden.

Reden genoeg om te werken op basis van actuele uitvoeringsplannen en concrete stappen, met een doorkijk naar de jaren erna. Steeds jaarlijks vast te stellen door GS. GS informeren PS regelmatig over de voortgang. PS wordt in het voor- en najaar via informatiesessies bijgepraat op proces, voortgang en marktontwikkelingen. Deze informatie kan PS aanleiding geven de kaders in Omgevingsvisie of in het koersdocument bij te stellen.



2. Opgaven

Nieuwe opgaven door maatschappelijke en technologische ontwikkelingen



Opgave 1: maatschappelijke veranderingen

Vergrijzing, urbanisatie en digitalisering zijn de maatschappelijke ontwikkelingen die leiden tot nieuwe vervoerspatronen en een andere behoefte aan mobiliteit. Zo ontstaat er meer vervoer binnen en naar de grotere plaatsen in Overijssel.

Tegelijkertijd stellen we hogere eisen aan gemak en comfort van vervoer. Er is een trend naar minder bezit, ook van voertuigen. Vergrijzing is een ontwikkeling. Tegelijkertijd is de oudere van nu mobieler dan ooit.



Opgave 2: duurzaamheid

Met zo'n 25 procent aandeel in klimaatschadelijke uitstoot is mobiliteit een grote factor in de klimaatdiscussie. Mobiliteit speelt dus een belangrijke rol in de Europese, nationale en provinciale doelstellingen op het gebied van duurzaamheid.

Dat vraagt om duurzame voertuigen en duurzame opwekking van brandstof. Het Energieakkoord (2013) bevat afspraken waar Overijssel zich aan houdt. De Nationale brandstoffenvisie (2014) voorziet in een transitie naar elektrisch rijden voor het OV.



Opgave 3: technologische ontwikkelingen

Technologische innovatie biedt nieuwe mogelijkheden voor de

mobiliteit. Groei van de e-bike, of de komst van zelfrijdende voertuigen maken straks OV overbodig op minder drukke lijnen en kortere afstanden. Apps en voertuigdeelconcepten zorgen voor een verdere vervaging van de grens tussen OV en auto of fiets.



Opgave 4: provinciale ambitie

Het provinciale coalitieakkoord "Overijssel werkt" legt een nadruk op stimuleren van de economie en groei van de werkgelegenheid in Overijssel.

Mobiliteit speelt een grote rol in een goede bereikbaarheid van economische bestemmingen. Acceptabele reistijden zijn belangrijk, net als de betrouwbaarheid ervan. Tegelijkertijd bestaat de mogelijkheid van nieuwe werkgelegenheid door nieuwe vormen van mobiliteit.



Opgave 5: financiële beheersbaarheid

Net als in heel Nederland is het OV van Overijssel niet kostendekkend. Meer dan de helft van de kosten wordt gedekt door subsidies. Door stijgende kosten en afnemende exploitatiebudgetten is er een financieel gat.

Ook de investerings- en onderhoudsbudgetten voor auto en fiets dalen. Er zijn ingrijpende keuzes nodig voor een financieel beheersbaar mobiliteitssysteem.

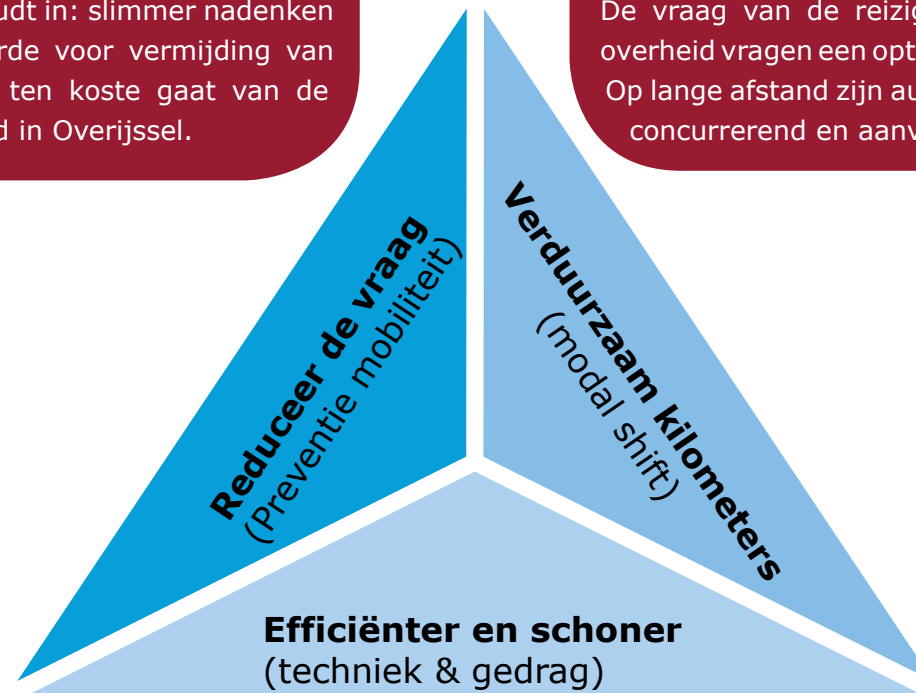
3. Duurzame mobiliteit

Vermijden van mobiliteit

Vermijden van mobiliteit houdt in: slimmer nadenken over verplaatsen. Voorwaarde voor vermindering van mobiliteit is dat deze niet ten koste gaat van de economische bereikbaarheid in Overijssel.

Veranderen van mobiliteit

De vraag van de reiziger en de doelstellingen van de overheid vragen een optimale mix van vervoersconcepten. Op lange afstand zijn auto en openbaar vervoer onderling concurrerend en aanvullend tegelijk.



Trias Mobilica

Verschonen van mobiliteit

De opgave van duurzaamheid vraagt om een schone vorm van mobiliteit. Elektrisch rijden is daar een voorbeeld van.

4. Vermijden van mobiliteit



Duurzaam en financieel beheersbaar

Minder mobiliteit kost minder energie en draagt daarmee bij aan duurzaamheid. Minder mobiliteit kan leiden tot lagere exploitatiekosten voor het OV, minder vraag naar nieuwe infrastructuur en lagere beheer- en onderhoudskosten voor de weginfrastructuur. Dit komt ten goede aan de financiële beheersbaarheid.

Maatregelen mogen niet ten koste gaan van de economische bereikbaarheid in Overijssel. Ze moeten juist zorgen voor een betere bereikbaarheid: betere doorstroming en meer ruimte op de weg en in het OV. Het Koersplan voorziet de volgende oplossingsrichtingen.



Digitale en fysieke mobiliteit

Digitalisering leidt tot een toename van digitale mobiliteit. Het Nieuwe Werken, e-learning, internetwinkelen, zorg op afstand en sociale media verminderen de noodzaak tot fysieke verplaatsing. Gecentraliseerde maatschappelijke functies en de toename van digitale bereikbaarheid vragen daarentegen wel om fysieke verplaatsing over langere afstanden.

Deze ontwikkelingen zijn niet te beïnvloeden door de provincie. Maatregelen zullen daarom vooral moeten zijn gericht op stimulering digitale mobiliteit, bijvoorbeeld daar waar capaciteitsproblemen in de fysieke mobiliteit kunnen ontstaan.

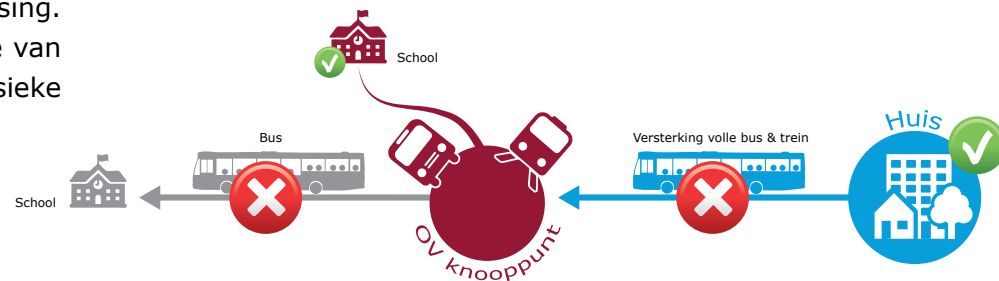
Slimme ruimtelijke ordening



Meer kans op vermindering van mobiliteit ontstaat bij slimme ruimtelijke ordening. Door mobiliteitsnetwerken, zoals het kernnet OV, als uitgangspunt te nemen bij ruimtelijke en economische plannen in Overijssel.

Het gaat om een slimme concentratie van belangrijke bestemmingen, zoals scholen, kantoren en ziekenhuizen, rond knooppunten van het OV. Dit voorkomt duur vervoer voor zogenoemde last mile-verplaatsing, omdat het gaat om grotere aantallen reizigers die meestal ook nog geconcentreerd in de spits reizen.

Ook bij de inrichting van het landelijk buitengebied moet meer rekening worden gehouden met de gevolgen voor de mobiliteit. Er is in die gebieden vaak onvoldoende bundeling van reizigersstromen voor een rendabele OV-oplossing.



5. Schonere mobiliteit



Duurzaam en financieel beheersbaar

De overgang naar elektrisch rijden draagt vooral bij aan de opgave duurzaamheid. Tegelijkertijd voegt deze overgang ook toe aan de opgave financiële beheersbaarheid van mobiliteit. Elektrische voertuigen zijn op termijn lichter, waardoor minder onderhoud nodig is aan weginfrastructuur.

Voor het OV worden lagere exploitatiekosten bereikt met lagere onderhoudskosten aan de eenvoudige elektromotor. Op termijn voorziet elektrisch rijden daarnaast ook in lagere brandstofkosten. Tot slot biedt de transitie naar elektrisch rijden ook in nieuwe kansen voor werkgelegenheid in Overijssel.

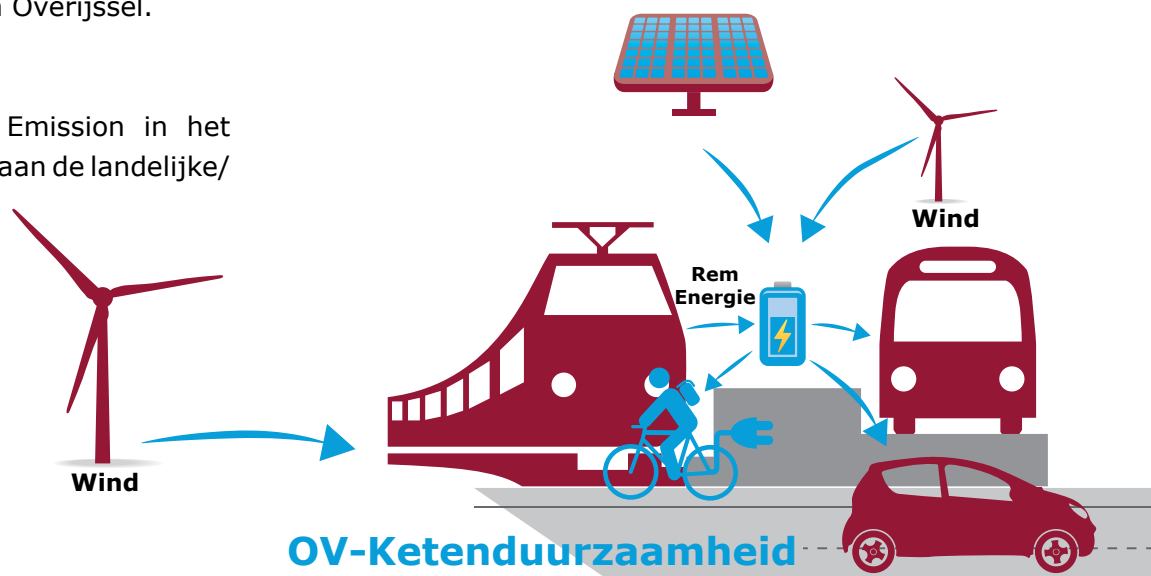


Schone voertuigen

De doelstelling voor duurzaamheid is Zero Emission in het Openbaar Vervoer. We conformeren ons daarbij aan de landelijke/mondiale doelstellingen. Elektrische aandrijving wordt unaniem gezien als de gewenste standaard voor auto's, bussen en licht vrachtverkeer in de nabije toekomst. De voeding van de elektromotor is nog in ontwikkeling. Op dit moment worden daarvoor vooral batterijpakketten gebruikt, die op verschillende manieren kunnen worden opgeladen. Op termijn is er perspectief voor waterstof in combinatie met een brandstofcel.

Om mee te blijven gaan in de ontwikkelingen eist de provincie flexibiliteit in komende aanbestedingen. Nieuwe elektrische bussen moeten modulair zijn, zodat innovaties eenvoudig kunnen worden ingebouwd in de bestaande bussen.

De nieuwe generatie elektrische bussen wordt gebouwd van lichte, sterke materialen. Ze kunnen langer mee dan de gebruikelijke concessieperiode. Net als bij treinen biedt de opdrachtgever daarom de mogelijkheid bussen over te laten gaan naar een nieuwe concessieperiode. Met aanzienlijk lagere afschrijvingskosten als resultaat.



Bij elektrisch rijden hoort duurzaam opwekken van de elektriciteit. De provincie koppelt de overgang naar elektrisch rijden daarom direct aan de opgaven en ambities rond de energietransitie.

De NS laat de treinen op het nationale spoor uiterlijk in 2018 volledig op windenergie rijden. Ook Overijssel zoekt voor het OV naar een optimale mix van centrale en decentrale opwekking van zon- en windenergie, mogelijk in combinatie met remenergie.

Tegelijkertijd streeft de provincie naar een optimale mix van opslag van elektriciteit. Dit is ook nodig ter ontlasting van het elektriciteitsnetwerk. Voor kortdurende opslag kan gebruik worden gemaakt van batterij-opslaglocaties, voor seizoensopslag lijken ondergrondse toepassingen kansrijk. De belangrijkste OV knooppunten lenen zich het best voor dergelijke toepassingen.



6. Veranderen van mobiliteit

Maatschappelijk, technologisch, duurzaam en financieel beheersbaar

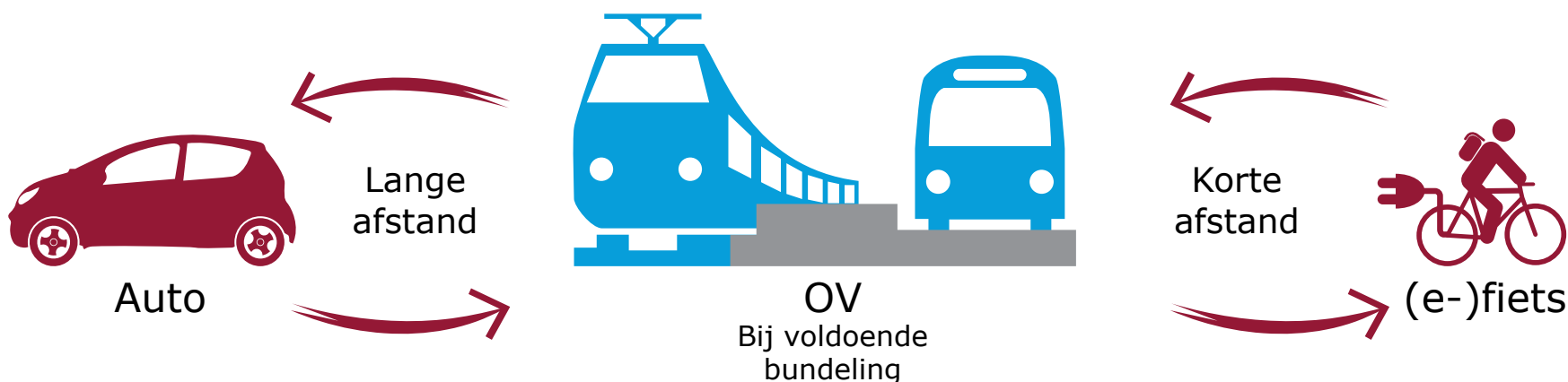
Verandering van mobiliteit dient alle opgaven die in hoofdstuk 2 zijn genoemd. Slimmere, zelfrijdende en schonere voertuigen in nieuwe mobiliteitsconcepten zijn een antwoord op de maatschappelijke uitdagingen in relatie tot de vervoersvraag en de financiële beheersbaarheid van het mobiliteitssysteem.

Mobiliteitsverandering draagt daarnaast bij aan de opgave duurzaamheid, door de nadruk op duurzame vervoerswijzen. Bovendien draagt ze bij aan de opgave economie en werkgelegenheid, gezien de kansen voor de maakindustrie en de dienstverlening.

Rol van auto en fiets (zie koersdocumenten auto en fiets)

Uit diverse onderzoeken blijkt dat de reiziger de auto en fiets het meest waardeert. Ze bieden naast vrijheid ook andere voordelen. Met innovaties als de e-bike of de slimme en zelfrijdende auto neemt die waardering toe.

Het gebruik van auto en fiets heeft ruimtelijke en financiële consequenties voor de weg- en fietsinfrastructuur, inclusief stallen en parkeren. Waar nodig voor ruimte of capaciteit streeft de provincie ordening na door inzet op OV. Op de kortere afstand verdient de fiets de voorkeur. Fietsen is gezond voor de gebruiker en ook goed voor het milieu. Het kost ook minder ruimte en minder overheidsgeld. Door de opkomst van de e-bike neemt het bereik van de fiets toe.



Op de langere afstanden blijft de auto een belangrijke rol spelen. De provincie faciliteert dit met een goed wegennetwerk. Tegelijkertijd heeft de auto nadelen wat betreft ruimtebeslag en overheidsfinanciën. De nadelen voor het milieu nemen af door de overgang naar elektrisch rijden.

Rol van OV

Het OV moet vooral een aantrekkelijk alternatief vormen voor de auto op de drukke routes, en een aantrekkelijk aanbod daar waar de vraag voldoende collectief is.

In de netopbouw maakt de provincie onderscheid in enerzijds het kernnet OV, waarbij we de concurrentie met de auto aangaan, en anderzijds de mobiliteitsmix waarbij er lokaal en interlokaal bij voldoende bundeling van reizigers bussen blijven rijden, en waarbij wordt gezocht naar alternatieven bij onvoldoende bundeling. Op OV knooppunten komen kernnet en mobiliteitsmix bij elkaar.

De ambitie op het Kernnet is **aantrekkelijk** en **toekomstvast** vervoer.

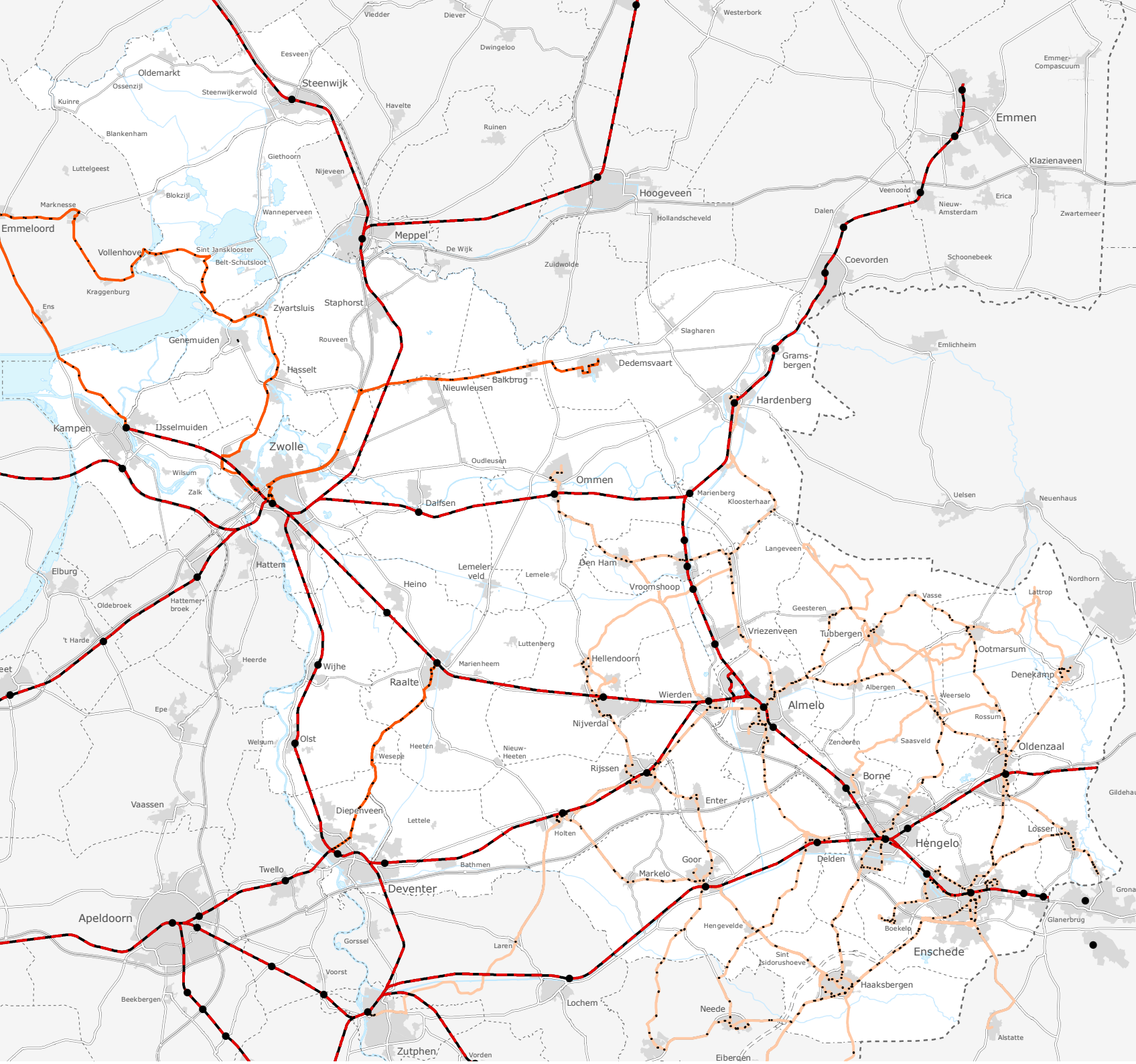
De ambitie in de Mobiliteitsmix is **afhankelijk van de vraag** en waar mogelijk **met alternatieven**.



Kernnet openbaar vervoer

kernnet openbaar vervoer

- nationaal en regionaal spoor
- regionaal bus
- treinstations
- bushaltes
- buslijnen Twente, geen kernnet gedefinieerd



Beleidsinformatie, februari 2016, nr. 160054-1

0 2,5 5 7,5 10 km

7. Kernnet OV

Kernnet

Het regionale kernnet Overijssel bestaat uit:

- spoorlijnen van het nationale kernnet
- provinciale regionale spoorlijnen
- sterke buslijnen.

Op deze verbindingen bestaat voldoende bundeling en gespreide vraag van reizigers om een goed product te blijven bieden.

Het kernnet OV is daarnaast uitgestrekt genoeg om qua afstand een redelijke toegang te garanderen vanuit de omliggende gebieden.

Ambities kernnet OV

De provincie heeft de ambitie op dit kernnet meer reizigers te trekken, vooral op de langere afstanden.

Afgezien van de minimeisen aan het kernnet verschilt de ambitie per verbinding. Op basis van landelijke of provinciale studies naar ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Overijssel krijgt een verbinding een meer of minder prominente rol.

Dit hangt af van keuzes tussen de rol van weg en OV. De netwerkvisie Overijssel biedt een afwegingskader. Samen met de omvang van actuele en potentiële reizigersstromen heeft dit invloed op de gewenste snelheden en frequenties op een verbinding.

Voor lange tijd

Het kernnet OV is robuust en daarmee voor lange tijd gegarandeerd. De Provincie voert regie op dit net. De financiële middelen voor dit net zijn bekend en staan min of meer vast.

Eisen aan het kernnet OV

Het kernnet moet voor de reiziger houvast bieden en dus vanzelfsprekend zijn. Dat betekent dat er minimeisen worden gesteld. Daarbij is het belangrijk zo goed mogelijk aan te sluiten op het landelijke spoorkernnet.

Eisen aan het kernnet:

- Een dagdekkende bediening
- Rijdt alle dagen van het jaar
- Minimaal een uurdienst
- Heeft op werkdagen overdag tot aan begin van de avond een halfuurdienst
- Kent op regionale spoorlijnen ook halfuurdiensten in de avond en in het weekend als hiervoor voldoende vraag is.

8. Mobiliteitsmix

Auto en fiets

De fiets is de meest gewenste en gebruikte vorm van vervoer op de kortere afstand en is een goed alternatief voor aanvullende buslijnen op de kortere afstanden, zoals stadslijnen. Het bereik van de fiets neemt toe met de opkomst van de e-bike. De provincie stimuleert het fietsen in nauwe samenhang met de kansen en bedreigingen voor OV. Het Koersdocument Fiets gaat hier nader op in.

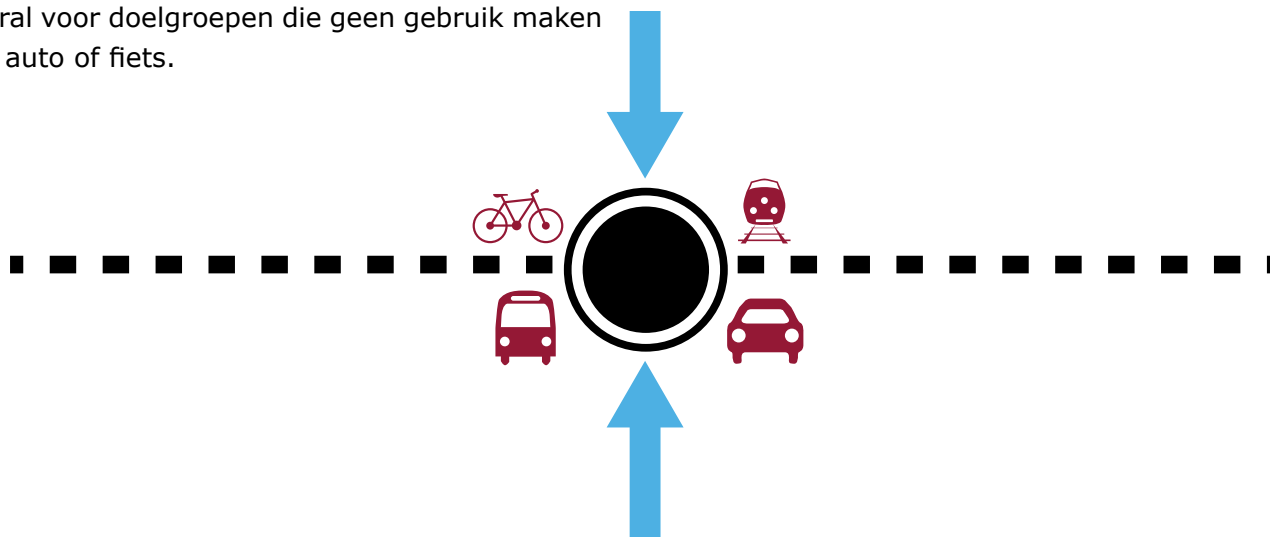
Ook de auto speelt een rol in de mobiliteitsmix buiten het kernnet OV, zowel voor directe verplaatsing naar de bestemming als naar een knooppunt OV, zoals P&R. De provincie blijft dit faciliteren. De zelfrijdende auto draagt in de nabije toekomst ook bij aan de mobiliteitsmix, vooral voor doelgroepen die geen gebruik maken van de traditionele auto of fiets.

Voor auto en fiets ontstaan nieuwe deelconcepten, die vooral van belang zijn voor bezoekers van gebieden buiten het kernnet OV.

De provincie streeft naar deelfietsen op alle OV knooppunten en deelauto's op de belangrijkste OV knooppunten.

Mobiliteitsmix met vaste lijnen

Buiten het kernnet OV blijven buslijnen bestaan op verbindingen en momenten met voldoende bundeling van reizigersstromen, zowel binnen de steden als in het buitengebied. Met name op plaatsen waar veel scholieren en studenten gebruik maken van het OV.



De komst van het nieuwe leenstelsel, inclusief de Studenten OV kaart voor MBO scholieren van 17 jaar heeft naar verwachting invloed op de omvang van dit net. De provincie volgt deze ontwikkeling nauwlettend.

Flexibele mobiliteitsmix

Onvoldoende bundeling van reizigersstromen leidt tot de conclusie dat het reguliere OV niet de oplossing is voor de mobiliteitsvraag. We willen geen lege bussen laten rijden. Dit doet zich voor in het buitengebied en in de steden.

Op die plaatsen zoekt de provincie samen met de gemeente, verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer, en de betreffende personen of doelgroepen naar aanvullende alternatieve systemen op maat. Dat kan van alles zijn, variërend van vrijwilligerssystemen, zoals buurtbus en meerijden, tot commerciële systemen, zoals zonetaxi of deeltaxi. De provincie streeft daarbij naar integratie met het gemeentelijk doelgroepenvervoer. Met name in het landelijk gebied is daarbij sprake van verschillende oplossingen

in verschillende gebieden. De focus ligt op de herkenbaarheid en bereikbaarheid voor inwoners van het buitengebied. Bezoekers van buitenaf krijgen informatie via websites. Provincie Overijssel sluit aan bij de lopende ontwikkelingen.

Mobiliteitsmix aan verandering onderhevig

Omvang en aard van de mobiliteitsmix staan niet vast. Ook de grens tussen de structurele mobiliteitsmix en de flexibele mobiliteitsmix wisselt, afhankelijk van de vraag en van nieuwe mogelijkheden. In de aansturing en aanbesteding wordt ruimte om veranderingen te kunnen faciliteren.

Mobiliteitsmix in de steden

Ook de steden vallen onder de mobiliteitsmix. Ook in de stad worden vraag en aanbod bij elkaar gebracht. Met name de stadsdienst Zwolle heeft een belangrijke bestemmingsfunctie. Hier spelen we in op de vraag die soms hoog en veeleisend is. Soms is deze laag, dan zoeken we naar alternatieven. Dat zal in veel gevallen een frequentieverlaging betekenen.

Wanneer een vaste lijn?

- Voldoende bundeling: minimaal 8 reizigers per rit
- Verbindingen in het buitengebied met kernen boven fietsafstand, op tijden dat er voldoende bundeling is.
- Verbindingen ter ontlasting (capaciteit) van het kernnet OV

Mobiliteitsmix in de praktijk

Kampen

De stadsdienst Kampen kent een laag gebruik. Enkele ritten zijn goed bezet maar de meeste ritten hebben niet meer dan 8 reizigers. Zo'n 80 procent van de reizigers is jonger dan 27 jaar en reist op een jongeren- of studentenpas. De afstanden in Kampen zijn kort (maximaal 2 km naar één van de stations). Sessies met inwoners geven de fiets aan als kansrijk alternatief. Investeren in de fiets loont.

De Stichting Welzijn in Kampen startte met een vervoerssysteem, gerund door vrijwilligers.

Welzijn en vervoer bij elkaar brengen is een van de doelstellingen van de stichting. De gemeente ondersteunt dit initiatief. De provincie draagt financieel bij om het project te starten. De vervoerdienst is bedoeld voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen en voor mensen ouder dan 65 jaar. Daarnaast wordt er gekeken naar een aanvullende buurtbus. Is het denkbaar om de stadsdienst op te heffen en een deel van de financiële middelen van de stadsdienst enkele jaren in te zetten om de fiets te stimuleren of fietsmaatregelen te nemen?



Olst - Wijhe

Lijn 161 rijdt parallel aan de trein. Olst en Wijhe worden goed bediend, Den Nul ligt op 2,5 kilometer van het station Olst. Lijn 161 kent een magere bezetting. Door de scholieren is de kostendekkingsgraad redelijk, zo'n 40 procent.

Er is een groep scholieren uit Deventer en Diepenveen die gebruik maakt van de bus om naar school in Wijhe te gaan. Met de school start de provincie een project waarbij scholieren op proef gebruik kunnen maken van een elektrische fiets.

Voor de Marslanden wordt gekeken naar een alternatief met de stadsdienst Zwolle. Voor Diepenveen wordt gekeken naar een alternatief met inwoners (bijvoorbeeld samen rijden) of deels met de stadsdienst Deventer. In Windesheim was de belangstelling om mee te denken aan een alternatief zeer gering. De gemeente is actief in de benadering van (zorg) instellingen om te kijken of er door alle vervoersvragen te bundelen een buurtbusplus project opgezet kan worden.

Voor lijn 161 heeft de provincie twee mogelijkheden: terugbrengen tot een scholierenspitslijn of opheffen. Dat gebeurt niet eerder dan eind 2017, zodat iedereen de tijd heeft hier op te anticiperen.

Steenwijkerland

Steenwijkerland heeft al sinds jaar en dag vijf vervoersdiensten die door vrijwilligers worden gerund. Steenwijkerland deed nauwelijks mee aan de Regiotaxi en doet nu niet mee aan de nieuwe maatwerkvoorziening voor de doelgroepen WMO/AWBZ.

De vrijwilligerssystemen zullen dit opvangen. Het gebruik van het OV-deel van de Regiotaxi in Steenwijkerland was voor een groot deel gebonden aan specifieke locaties, zoals horeca, of Station Steenwijk. De provincie is in gesprek met NS om hier een zonetaxi te realiseren om daarmee deze groep reizigers te faciliteren. Voor horecabezook is de straattaxi een prima alternatief.

9. Knooppunten OV

Maatwerk

De belangrijkste bushaltes en stations zijn toegangspoorten tot het kernnet OV. Ze worden gezien als OV knooppunt. In de praktijk ligt de nadruk op de treinstations, mogelijk aangevuld met centrumhaltes in de kernen van plaatsen of strategisch gelegen haltes langs een kernnetlijn.

De invulling van de knooppunten zal verschillend zijn, afhankelijk van de ligging van het knooppunt ten opzichte van herkomst- en bestemmingslocaties. Keuzes voor de mobiliteitsmix buiten het kernnet leiden tot verschillende invullingen. Er is sprake van maatwerk.



Flexibiliteit

Nieuw voor de knooppunten is de toenemende onzekerheid over de mobiliteitssystemen, die een plek zouden moeten krijgen bij een knooppunt. Waar de wereld eerder nog overzichtelijk was met de functies auto, fiets en bus bij een station, claimen nu ook alternatieve vormen van vervoer een plek. Ze kunnen ook weer wegvallen en worden vervangen door nieuwe systemen.

Daarbij komt nog de onzekerheid van het gebruik van deelfietsen en deelauto's bij knooppunten. Ook die functies hebben een plek nodig.

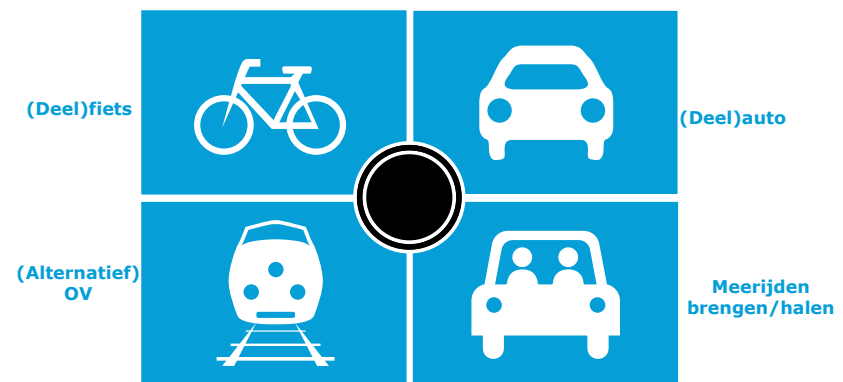
De provincie vindt het cruciaal dat de aanvoer naar dit kernnet via de knooppunten optimaal is geregeld. De provincie streeft dan ook naar een flexibele, adaptieve inrichting van de knooppunten. Dat betekent dat indeling van de bebouwing en van de ruimte rond stations niet te zeer moet worden beperkt. In het ideale geval zorgen flexibele of modulaire inrichting ervoor dat snel wordt geanticipeerd op een veranderende vraag.

Kwaliteit

Reizigers ervaren wachten op overstappunten als verloren tijd, voor veel reizigers echt een barrière gebruik te maken van het OV. Grotere stations ondervangen dit met winkels en horeca, waardoor de reiziger de wachttijd nuttig en plezierig kan invullen. Op veel kleinere stations is dit niet het geval: veelal vrij desolate plekken met een kille uitstraling waaruit de menselijke factor

is vervangen door automaten. Hierdoor neemt het gevoel van sociale onveiligheid toe, zeker in de avonduren.

De provincie stimuleert een aantrekkelijke en levendige inrichting van alle knooppunten, in nauwe samenwerking met overige stakeholders en eventuele omwonenden. In navolging van NS op de stations van het nationale kernnet moeten de knooppunten voor de reiziger vanzelfsprekend zijn ingedeeld, met uniforme routing en informatievoorziening.



10. Klanttevredenheid

Klanttevredenheid bestaat uit de mate waarop in de klantbehoefte wordt voorzien. We passen een klantwensenpiramide toe op de uitwerking van de verschillende OV thema's.

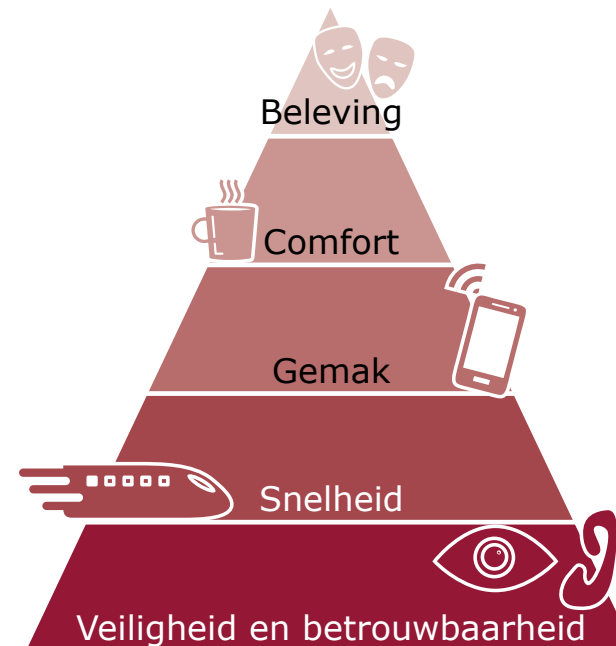
Veiligheid en betrouwbaarheid

Deze elementen vormen de basis van de piramide en zijn voor de reizigers de basisvoorwaarden, die in ieder geval op orde moeten zijn. Bij veiligheid is onderscheid te maken in fysieke en sociale veiligheid. Beide zijn in Overijssel op orde.

Betrouwbaarheid is de kans dat de reis verloopt zoals de reiziger zich dat vooraf voorstelt. In het OV gaat het om de betrouwbaarheid van vertrek- en aankomsttijd. Gezien de verkeersomstandigheden is dit aspect lastig te beheersen. Voor de reiziger vooral een probleem als een aansluitende rit wordt gemist door vertraging. De provincie houdt aandacht voor dit belangrijke aspect, bijvoorbeeld door aansluitgarantie te bieden binnen de exploitatieve mogelijkheden.

Snelheid en gemak

Snelheid is vooral belangrijk voor de dagelijkse keuzereiziger, de automobilist. Daarom streeft de provincie naar kortere reistijden op het kernnet, bijvoorbeeld door meer intercityritten op het spoor en meer sneldiensten op de buslijnen. Gemak is voor vrijwel alle doelgroepen in het OV belangrijk. ICT ontwikkelingen zorgden al voor een grote verbetering van de reisinformatie. Actueel thema's zijn nu tarieven en betalen. Overijssel is intensief betrokken bij het onderwerp.



Comfort en beleving

Comfort en beleving zijn niet cruciaal voor de meeste reizigers, maar zorgen wel voor tevreden, blij, terugkerende reizigers.

Comfort wordt vaak gerelateerd aan de voertuigen, de bus en de trein. Het comfort is daar redelijk goed op orde. De meeste voertuigen in Overijssel zijn relatief nieuw en comfortabel. Slechts in zitcomfort kan nog iets worden gewonnen. Meer winst is te halen met verbetering van de OV knooppunten.

Beleving ten slotte gaat over de ervaring van het reizen. Een goed gevoel bij reizigers kan worden bereikt door aandacht voor de belevingswereld van de verschillende doelgroepen. De provincie wil meer investeren in comfort en beleving, vooral omdat hier met bescheiden financiële middelen goede resultaten kunnen worden behaald.

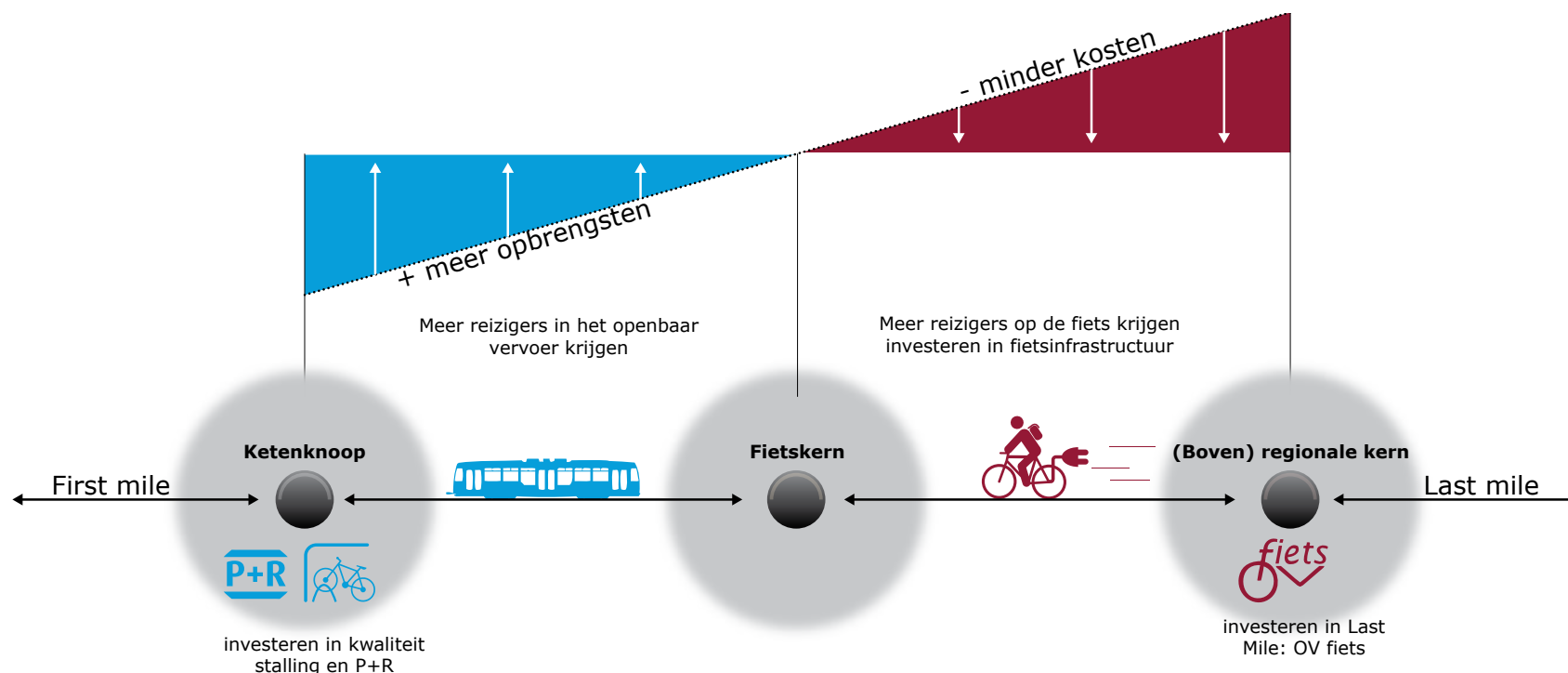


11. Kosten en opbrengsten

Uitgekiende marketingstrategie

We hanteren een product-markt-combinatie, waarin P's van de marketingmix worden toegepast op uiteenlopende doelgroepen in het reizigersbestand. De P van product is ingevuld met de indeling in kernnet OV, mobiliteitsmix en OV-knooppunten. Twee andere P's geeft de provincie vorm samen met de buurprovincies in Oost-Nederland.

Bij de P van prijs richten we ons op een voor de klant aantrekkelijk, herkenbaar en concessiegrensoverschrijdend assortiment voor het kernnet OV, waarbij we aansluiten bij het landelijke treinaanbod. Voor de provincie moet dit leiden tot meeropbrengst, te lage tarieven zijn niet wenselijk. We hanteren tarieven die de reizigers bereid zijn te betalen.



De provincie stimuleert reizen in de daluren en over langere afstanden door korting te geven. Op kortere afstanden en in de spits bestaat geen korting, om fietsen te stimuleren en reizigers te bewegen buiten de spits te reizen. In navolging van het NS-hoofdspoornet bouwt de provincie automatische leeftijdskorting voor scholieren en ouderen om naar een aanbod met minder korting. En om het betaalgemak in het OV verder te vergroten werkt de provincie mee aan de landelijke ontwikkelingen voor bankpas en smartphone als betaalmiddel.

Bij de P van promotie richt Overijssel zich vooral op een effectieve en integrale benadering van de markt. Zo investeert de provincie in de verkoop van een totaalproduct. Waar nu vervoerders of intermediaire partijen slechts eigen producten of een deel van de producten verkopen, maken we afspraken wie welke zakelijke klant benadert met een totaalproduct namens alle partijen. Voor de consumentenmarkt blijft de provincie gebruik maken van het Oost-Nederland platform Ervaar het OV.

De provincie zorgt tegelijkertijd voor continuïteit in de klantrelatie. Waar nu bij een concessiewisseling een nieuwe vervoerder zonder marktgegevens een nieuwe relatie moet opbouwen, regelen we meer onafhankelijkheid en continuïteit in opzet en beheer van klantendata.

Lagere kosten

Op alle onderdelen dienen de kosten in verhouding te staan tot de geschatte opbrengsten. Door de overgang naar andere mobiliteit werken we al aan ketenmobiliteit. Voor het kernnet OV is het belangrijk tot een optimale benutting te komen, bijvoorbeeld in het programma Beter Benutten. Dit willen we bereiken door:

Afvlakken van de spits door tariefdifferentiatie en inzet op de fiets op het laatste traject naar de verzorgingskern. Betere benutting van de volledige lijn met lagere tarieven op langere afstanden en bevordering van gebruik op rustige momenten, bijvoorbeeld de tegenrichting in de spits.

	Kernnet	Knooppunt	Mobiliteits- mix	Elektrisch vervoer
Reguleren				
Regisseren				
Stimuleren				
Faciliteren				
Loslaten				

12. Rol als marktmeester

Regulering

Als gevolg van de veranderende mobiliteit kan blijken dat bestaande wet- en regelgeving niet meer passend is. De marktmeester zet zich dan in voor aanpassing van Europese en nationale regelgeving.

Binnen de vrijheid van de eigen regionale mobiliteit stelt de marktmeester waar nodig nieuwe regels op voor de samenhang van de totale mobiliteit en de mogelijke bijdrage van de provincie aan die markt.

Regie

De marktmeester heeft een regisserende rol op de mobiliteitsmarkt als geheel en beslist op basis daarvan de rol en inzet op de voorgaande treden en onderwerpen. De marktmeester is direct verantwoordelijk voor een goed functionerend kernnet OV en organiseert de verplichte Europese aanbestedingen van concessies. Waar zinvol kunnen concessies worden heringedeeld.

Stimulering

De marktmeester kan aspecten van de mobiliteitsmarkt stimuleren, indien daar behoefte aan is en het initiatief niet vanzelf vanuit de markt komt.

Stimuleren is vooral aan de orde bij gewenste gedragsverandering van gebruikers en bij mobiliteit en infrastructuur op plekken waar de provincie als marktmeester zelf niet direct verantwoordelijk is, bijvoorbeeld bij knooppunten. Ook in de overgang naar elektrisch rijden heeft de provincie een stimulerende rol.

Faciliteren

Voor initiatieven van partijen uit de samenleving ten behoeve van de mobiliteitsmix buiten het kernnet OV speelt de marktmeester op verzoek van die partijen een faciliterende rol.

De mate waarin gefaciliteerd wordt hangt af van de maatschappelijke meerwaarde van het initiatief en van de onderbouwing van een mogelijke financiële bijdrage.

Loslaten

De marktmeester bemoeit zich niet met de mobiliteitsmarkt zolang er geen of onvoldoende vraag is uit de samenleving, bestaande uit gemeenten, inwoners en bezoekers.

Tegelijkertijd kunnen mobiliteitsoplossingen ontstaan waarbij geen overheidsbemoeienis nodig is.

13. Instrumenten marktmeester

Aanbesteding concessies

De snelle ontwikkelingen en daaruit voortvloeiende transitieën maken het noodzakelijk dat aanbestedingen van OV-concessies flexibel worden ingericht. Dat biedt ruimte gedurende concessieperiodes samen met de concessiehouder in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Wellicht betekent dit ook een andere manier van aanbesteden, bijvoorbeeld kleinere concessies of concurrentiegericht dialoge.

De scope van de aanbesteding is in onderzoek. Zeker is dat het kernnet OV en een groot deel van de mobiliteitsmix hiervan deel uitmaken. Samenwerking met doelgroepen en alternatieven zijn nog onderwerp van studie.

Verbinden en innoveren

De marktmeester houdt voeling met de veranderende vervoersvraag uit de samenleving, en met het aanbod van mogelijke marktpartijen. Om vraag en aanbod bijeen te brengen stelt de provincie een blijvend flexibel platform voor, het Mobiliteitslab, een al dan niet digitale tafel waar partijen aanschuiven op basis van energie.

De provincie neemt hiervoor het initiatief, en participeert vervolgens vooral aan de tafels. Voor de transitie naar andere mobiliteit organiseert de provincie dit zelf, voor de transitie elektrisch rijden sluiten we aan bij de landelijke tafel.

Kennis en informatie

Bij veranderende mobiliteit is nauwkeurige informatie van belang over actuele of potentiële reizigersstromen, financiële gegevens en wensen van doelgroepen. Als marktmeester beschikt de provincie over kennis en gegevens op het gebied van mobiliteit. Aan de gesprekstafels kan deze informatie de kwaliteit van de discussie versterken of van waarde zijn voor de business cases en verdienmodellen. De provincie brengt deze kennis en informatie graag in.

Aanpassen wet- en regelgeving

De veranderende mobiliteit kan nopen tot aanpassing van wet- en regelgeving. De provincie voert aanpassingen uit waar dat binnen haar macht ligt. Bij Europese of nationale wetgeving zetten we lobby in. De bestaande samenwerking met onze bureaus in Oost-Nederland versterkt onze macht daarbij.

Financieren

De provincie beoordeelt kritisch welke vorm van financiering in de mobiliteitsmix het beste past bij de opgave. Er zijn meerdere vormen mogelijk. Ook de mate van financiering kan variëren en is afhankelijk van de maatschappelijke meerwaarde van het project en co-financiering van andere partijen. Deze meerwaarde wordt bij voorkeur vastgesteld in samenspraak met stakeholders en samenleving.

Fondsen

Een fonds lijkt op een financiering. De geldgever verwacht een financieel rendement op het ingebrachte geld. Het rendement vloeit voort uit de activiteiten die het fonds ontplooit, al dan niet aangevuld met rente. Een fonds wordt vaak opgericht als maatschappelijk vangnet, als vliegwiel voor innovatie of voor duurzame doeleinden.

Garantie

Een garantstelling is een constructie om een risico te reduceren en zo de financiering rond te krijgen. Bij een garantie verklaart de garantieggever dat een andere partij aan zijn verplichtingen zal voldoen. Gebeurt dat niet, is de garantieggever aan te spreken op de verplichtingen. Met een garantie kan een project worden opgestart dat anders vertraging zou ondergaan of helemaal niet door zou gaan vanwege het financiële risico.

Lening, financiering

De essentie van een lening of financiering is dat rente wordt betaald. Dat betekent dat een financiering in principe rendabel is. Fungeert de overheid als geldverstrekker dan loopt zij wel het debiteurenrisico. Het is zaak vast te stellen waarom de wederpartij geen reguliere lening kan afsluiten bij een bank.

Subsidie

Een subsidie is een eenmalige of terugkerende investering, bedoeld voor projecten die in de vrije markt niet gerealiseerd kunnen worden. In essentie staan tegenover de investering geen direct toerekenbare financiële opbrengsten. De baten zijn vooral maatschappelijk of anderszins niet-financieel.

14. Financiële beheersing

Budget kernnet OV

Voor de financiering van het kernnet OV wordt een deel van het beschikbare exploitatiebudget gebruikt. Dit budget fluctueert in beperkte mate door jaarlijkse verschillen in kosten en opbrengsten, zoals een onvoorspelbare indexering en verschillen in reizigersopbrengsten.

Budget mobiliteitsmix en knooppunten

Het budget voor de mobiliteitsmix is het overige deel. Door de financiële herijkingsopgave wordt dit budget stapsgewijs lager. Om in 2018 een beheersbaar financieel evenwicht te hebben bereikt.

Dit budget bestaat uit twee delen. Een deel wordt besteed als structurele exploitatiebijdrage aan het resterende lijngebonden busvervoer op maat buiten het kernnet, of aan innovatieve nieuwe vormen van collectief vervoer ter vervanging van vaste buslijnen.

Het andere deel van dit budget is bedoeld voor ondersteuning van nieuwe vervoersvormen in gebieden of op tijdstippen met onvoldoende bundeling van vervoer of voor bijdragen aan verbetering van de OV knooppunten. In principe worden hiervoor geen structurele subsidies verleend, maar kan er sprake zijn van eenmalige opstartsubsidie, opschaalsubsidie of andere vormen van financiering. Dit deel van het budget hangt sterk samen met

het Fietsprogramma en het programma Ketenmobiliteit.

Het budget mobiliteitsmix kan sterker fluctueren, omdat vooraf niet bekend is welke vormen van vervoer zullen ontstaan en welke financiële bijdrage van de provincie daarvoor wordt gevraagd.

Budget risicoreservering

Voor fluctuaties in beide budgetten (kernnet en mobiliteitsmix) wordt een risicoreservering OV ingesteld, dat fluctuaties tijdelijk moet opvangen. De provincie werkt aan een beheersbaar begrotingsevenwicht in 2018. Nieuwe ontwikkelingen als de MBO- studentenkaart en de indexproblematiek bepalen komende jaren de noodzaak van bijstelling van ambities of budgetten.

Opbrengstverantwoordelijkheid en meer flexibiliteit in concessies

De opbrengstverantwoordelijkheid is een belangrijk aspect bij aanbesteding. Landelijk gezien ligt die verantwoordelijkheid meestal bij de markt. De provincie Overijssel vindt dat de meest wenselijke situatie, vanuit haar rol als marktmeester, maar ziet tegelijkertijd dat de vervoerder ook niet alle risico's kan beheersen. Tegelijkertijd wil de provincie vanuit haar ordenende, concessieoverstijgende ook niet alle vrijheid geven aan de verschillende vervoerders.

De Provincie streeft dan ook naar opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerders, maar sluit een een vorm van gedeelde verantwoordelijkheid niet uit, vanuit het oogpunt van risicobeheersing. Meer flexibiliteit in de aanbesteding stelt de provincie in staat snel te reageren op veranderingen.

Sturing PS en GS

Met vaststelling van dit koersdocument OV geven PS de inhoudelijke koers aan, en bieden PS tegelijkertijd ruimte voor een meer participatieve invulling van het beleid.

GS krijgen het mandaat de jaarlijkse uitvoeringsplannen vast te stellen. De sturing, bewaking en monitoring vindt plaats via de reguliere P&C cyclus. PS wordt in het voor- en najaar via informatiesessies bijgepraat op proces, voortgang en marktontwikkelingen.

Indien nodig vragen we PS inhoudelijk of financieel bij te sturen of in te stemmen met meer ingrijpende wijzigingen in structurele financiering van het systeem. PS kunnen hierin zelf het initiatief nemen, maar als de maatregelen in goed overleg met marktpartijen en de samenleving tot stand komen, zal daartoe niet snel aanleiding zijn.

