

# Visie openbaar vervoer 2020



# BEREIKBA



# VISIE OPENBAAR VERVOER 2020

## Colofon

### Uitgave

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem  
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)

### Eindredactie

Provincie Noord-Holland  
Directie Beleid | Sector Verkeer en Vervoer

### Fotografie

Provincie Noord-Holland

### Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland, MediaProductie

Haarlem, april 2012



# SAMENVATTING

## AANLEIDING

In het coalitieakkoord 2011-2015 'Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst' staat dat gedeputeerde staten stevig gaan investeren in de bereikbaarheid over de weg en komen met een integraal openbaar vervoer-concept. Deze openbaar vervoer (afgekort: OV)-visie geeft invulling aan de wens om tot een integraal OV-concept te komen. Parallel aan deze OV-visie wordt een Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur opgesteld. De Investeringsstrategie Infrastructuur wordt in 2012 aan u aangeboden. Hierin wordt een integraal overzicht geboden van de investeringen in openbaar vervoer- en weginfrastructuur.

De veranderende sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen vragen om een nieuwe visie op het openbaar vervoer. In de provincie Noord-Holland is sprake van een bevolkingskrimp in het landelijke gebied, vergrijzing, toenemend autogebruik, individualisering en intensivering van het aantal verschillende activiteiten op een dag<sup>1)</sup>. In grote lijnen gaan we naar een toekomst waarin we zoveel mogelijk verschillende activiteiten in één volgepakte dag willen combineren. Deze veranderende mobiliteitsbehoefte maakt een herijking van het openbaar vervoer in de provincie noodzakelijk. Het aanbod van de provincie, voorziet onvoldoende in de vervoersvraag: deze vraag is veel gedifferentieerder en laat zich niet leiden door de dienstregeling van de bus. Met deze visie zorgen we dat ons aanbod van openbaar vervoer de komende jaren beter aansluit op de veranderende vervoersbehoefte.

## WENKEND PERSPECTIEF: STROOMLIJNENNET

Openbaar vervoer is ontstaan uit de schaalvoordelen van het bundelen van vervoerstromen; een collectief vervoermiddel over de wat langere afstanden. Op plekken waar de vraag naar mobiliteit groot is, wil de provincie de mogelijkheden voor OV maximaal benutten. Negentig procent van de busreizigers in Noord-Holland reist in de verbindende buslijnen. Deze vormen al jarenlang een bestendige ruggengraat van het OV-systeem: het zogenaamde stroomlijnnennet.

**Stroomlijnnennet:** een verbindend netwerk, waarbij alle kernen van meer dan 3000 inwoners 7 dagen per week dagelijks van s' ochtends vroeg tot s' avonds laat onderling verbonden zijn. Daarmee is dit stroomlijnnennet frequent, snel, betrouwbaar én toekomstvast tot 2020; de stroomlijnen van 2012 zullen ook in 2020 rijden.

De provincie zal investeren in het verbeteren van de snelheid, betrouwbaarheid en frequentie van het stroomlijnnennet. Daarbij garanderen we dat het net tot 2020 bestendig blijft, en geen grote wijzigingen zal kennen. Daarmee vormt het stroomlijnnennet een toekomstvast net voor het grootste deel van de huidige reizigers én reizigers die nog geen gebruik maken van het openbaar vervoer.

R-net is het paradepaardje van deze stroomlijnen. Door in te zetten op een hogere kwaliteit en herkenbaarheid, probeert het R-net automobilisten te verleiden om in de bus te stappen. Tot slot zet de provincie in op hoogwaardige halte- en informatievoorzieningen op OV-knooppunten, betere afstemming met de fietsbereikbaarheid en meer P&R- en Kiss & Ride voorzieningen om daarmee het invloedsgebied van de haltes van het stroomlijnnennet te vergroten.

1) KIM, 2010

## VERVOER NAAR VRAAG: MAATWERK

De provincie besteedt jaarlijks ongeveer € 10 miljoen aan de exploitatie van laagfrequent busvervoer in stedelijk en landelijk gebied. Dit is ongeveer een kwart van het totale exploitatiebudget van de provincie, die ten bate komt aan een kleine 10% van de reizigers. Dit fijnmazige busnetwerk voorziet in steeds mindere mate aan de veranderende behoefte. Er is immers sprake van een jarenlange afname van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de bus.

De uitdaging is om op plekken waar de vraag naar openbaar vervoer minder groot is, innovatieve vraaggerichte oplossingen te vinden. De vraag van zoveel mogelijk reizigers moet bepalend zijn voor de vorm waarin dit wordt aangeboden. Dit maatwerk kan bestaan uit vervoeroplossingen, maar ook uit voorzieningen op knooppunten om het stroomlijnnennet per fiets of auto makkelijker toegankelijk te maken. Uitgangspunt is dat niemand, ook niet in het landelijk gebied, verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer.

**Maatwerk:** kleinschalige vervoersinitiatieven die beter tegemoet komen aan de openbare vervoersbehoeften. Zo moet een aanbod ontstaan dat aantrekkelijker is voor zoveel mogelijk reizigers. Uitgangspunt is dat niemand in het landelijk gebied verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer.

De provincie zal samen met (samenwerkende) gemeenten en belanghebbenden meer kleinschalige vervoersinitiatieven faciliteren opdat de openbaar vervoersbehoefte beter kan worden bediend. De ongeveer € 10 miljoen jaarlijkse exploitatiebijdrage kan hiervoor worden ingezet. Zo kan een aanbod ontstaan dat aantrekkelijker is voor zoveel mogelijk reizigers. Met hetzelfde geld kunnen we meer reizigers bedienen. De gemeenten en reizigersorganisaties weten immers beter waar de behoefte van de reiziger ligt, en op welke manier deze verleid kan worden om het OV te gaan gebruiken. Om nieuwe initiatieven in gang te zetten, stelt de provincie eenmalig € 14 miljoen beschikbaar: voor pilots en voor faciliteiten om beter aan te takken op het stroomlijnnennet. Dit kan bijvoorbeeld een nieuwe vorm van vervoer in een gebied zijn of een investering in fietsenstallingen en het toegankelijk maken van OV-knooppunten.

## IN DEZE OV-VISIE

Vanuit de opgave om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor de reiziger, geeft deze OV-visie aan op welke manier het openbaar vervoer tot 2020 wordt georganiseerd in het stroomlijnnennet en met maatwerk daar waar nodig. Daarmee wil de provincie een toekomstvast en betrouwbaar netwerk bieden voor de reiziger. De visie geldt voor de periode tot aan 2020 en staat los van de bezuinigingsopgave van 2011 en de dienstregeling van 2012.

Deze OV-visie betreft alleen het OV in het gebied waarover de provincie opdrachtgever is. Uiteraard wordt wel gekeken naar overlappende buslijnen en de spoorlijnen in het gebied, maar de provincie heeft geen rol in het openbaar vervoer van omliggende vervoerautoriteiten. In de visie is de opheffing van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen 'plus' en de eventuele komst van een OV/infrastructuur autoriteit buiten beschouwing gelaten, omdat hier op moment van schrijven veel onzekerheid over bestaat.

6		1	Inleiding
9		2	Wat is de toekomst visie?
13		3	Hoe wordt dat bereikt?
16		4	Hoe nu verder?

# INHOUD

# INLEIDING





## PROVINCIE NOORD-HOLLAND ALS OV-AUTORITEIT

De provincie is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in Noord-Holland, met uitzondering van Amsterdam en omgeving. Dat is het gebied van de Stadsregio Amsterdam. Per deelgebied verleent de provincie Noord-Holland aan een vervoerbedrijf een concessie; een exclusief recht om het openbaar vervoer te verzorgen. In Noord-Holland zijn er vier gebieden, ofwel busconcessies:

- 1 Noord-Holland Noord
- 2 Haarlem-IJmond
- 3 Gooi en Vechtstreek
- 4 Zuidtangent (gedeelte van Haarlem tot Vijfhuizen)

Daarnaast vaart de Fast Flying Ferry in opdracht van de provincie Noord-Holland.

Periodiek worden deze concessies volgens de Wet Personenvervoer in concurrentie aanbesteed.

## AANLEIDING VOOR DEZE OV-VISIE

In het coalitieakkoord 2011-2015 'Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst' staat dat gedeputeerde staten stevig gaan investeren in de bereikbaarheid over de weg en komen met een integraal openbaar vervoer-concept. Deze OV-visie geeft invulling aan de wens om tot een integraal OV-concept te komen. Parallel aan deze OV-visie wordt een Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur opgesteld, waarin ook investeringen in de OV infrastructuur worden meegenomen.

## WAAROM DEZE VISIE?

De mobiliteit in Noord-Holland is de afgelopen jaren enorm toegenomen. Maar het aantal reizigers dat gebruik van de bus maakt neemt al jarenlang af. De redenen hiervoor zijn de bevolkingskrimp in het landelijke gebied, vergrijzing, toenemend autogebruik, individualisering en intensivering van het aantal verschillende activiteiten op een dag<sup>2)</sup>. In grote lijnen gaan we naar een toekomst waarin we zoveel mogelijk verschillende activiteiten in één volgepakte dag willen combineren.

Het reguliere busvervoer buiten het stedelijk gebied dat in opdracht van de provincie rijdt, voorziet in steeds mindere mate in deze veranderende behoefte. De verdere individualisering maakt de mogelijkheden van de

overheid om in de vervoersvraag te voorzien beperkt. De provincie heeft geprobeerd door middel van een gelijkmatige verdeling van het busvervoer over de provincie, iedere reiziger zoveel mogelijk een gelijk voorzieningsniveau aan te bieden. Dit heeft echter geresulteerd in een fijnmazig, laagfrequent netwerk dat niet aansluit bij de werkelijke vervoersvraag. Het is niet efficiënt om mensen die verspreid wonen te bedienen met een reguliere bus in een lage frequentie. Bovendien wordt daarmee onvoldoende in de vervoersvraag voorzien: deze vraag is veel gedifferentieerder en laat zich onvoldoende leiden door de dienstregeling van de bus.

Het aanbodgericht openbaar vervoer heeft ertoe geleid dat met relatief veel geld relatief weinig mensen worden bediend: 24% van het budget wordt gebruikt voor 9% van de reizigerskilometers. Dit betekent € 10 mln per jaar voor gemiddeld 4500 reizigers per dag (omgerekend € 2000,- per reiziger per jaar). Zie tevens afbeelding 1.

Afbeelding 1



Dat neemt niet weg dat ook mensen die niet in staat zijn om zelfstandig te reizen, moeten kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Dat kan alleen als het openbaar vervoer beter aansluit op de wensen van de reiziger. De afgelopen jaren is veel in gang gezet om de reiziger beter te bedienen, zoals een betere toegankelijkheid, meer sociale veiligheid en betere reisinformatie. Op het gebied van snelheid, betrouwbaarheid, gemak en imago van het OV valt echter nog het nodige te winnen. De toenemende diversiteit in reiswensen vraagt daarnaast om maatwerk.

2) KiM, 2010

De uitdaging is:

- 1 Om op plekken waar de vraag naar mobiliteit groot is, de mogelijkheden voor OV maximaal en op een economische verantwoorde wijze te benutten.
- 2 Daar waar de vraag minder groot is innovatieve en vraaggerichte oplossingen aan te bieden.

## **DOELSTELLING VAN DEZE OV-VISIE**

Vanuit de opgave om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor de reiziger, geeft deze OV-visie aan op welke manier het openbaar vervoer tot 2020 idealiter wordt georganiseerd. De OV-visie betreft alle onderdelen van het regionaal openbaar vervoer: de trein, het hoogwaardig R-net, het regionale busvervoer, en het vraaggerichte vervoer.

## **AFBAKENING OV-VISIE**

Deze OV-visie betreft alleen het OV in het gebied waarover de provincie opdrachtgever is. Uiteraard wordt wel gekeken naar overlappende buslijnen en de spoorlijnen in het gebied, maar de provincie heeft geen rol in het openbaar vervoer van omliggende vervoerautoriteiten. In de visie is de opheffing van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen 'plus' en de eventuele komst van een OV/infrastructuur autoriteit buiten beschouwing gelaten, omdat hier op moment van schrijven veel onzekerheid over bestaat. Met nadruk wordt gesteld dat deze visie geen vervoersplan is. Een vervoersplan is de jaarlijkse basis voor de uiteindelijke dienstregelingen. De visie geldt voor de periode tot aan 2020 en staat los van de bezuinigingsopgave van 2011 en de dienstregeling van 2012.

## WAT IS DE TOEKOMST VISIE?



Openbaar vervoer is ontstaan uit de schaalvoordelen van het bundelen van vervoerstromen. Het is een collectief vervoermiddel over de wat langere afstanden. Op plekken waar de vraag naar mobiliteit groot is, wil de provincie de mogelijkheden voor OV maximaal en op een economische verantwoorde wijze benutten. De provincie wil deze vervoersvraag faciliteren met een kwalitatief goed en financieel gezond OV-systeem. We zetten daarom in op het versterken van een grofmazig netwerk van frequente stroomlijnen met een hoge kostendeckingsgraad als ruggengraat van ons OV-systeem. Dit systeem bestaat uit de regionale treinverbindingen en een sterk stroomlijnen-net van busverbindingen. Deze stroomlijnen vormen zo een verbindend netwerk, waarbij alle kernen van meer dan 3000 inwoners 7 dagen per week dagelijks van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat onderling verbonden zijn. Dit stroomlijnen-net is frequent, snel, betrouwbaar én toekomstvast tot 2020; de stroomlijnen van 2012 zullen ook in 2020 rijden.

De provincie zal de doorstroming en snelheid van de bussen verbeteren door te investeren in de infrastructuur waar de stroomlijnen gebruik van (gaan) maken. Zij zorgt voor de aanleg van vrijliggende infrastructuur voor R-net en overige investeringen ter verbetering van deze stroomlijnen. Daarbij is aansluiting op het treinnetwerk en de ruimtelijke koppeling met OV-knooppunten (stations en grote busstations) en woon- en werkgebieden een belangrijk potentieel winstpunt. Om het invloedsgebied van de halte te vergroten, zet de provincie in op betere haltevoorzieningen, betere bereikbaarheid voor de fiets, afstemming tussen fiets en OV en P&R terreinen. De ervaring met de Zuidtangent leert dat men bereid is een grotere afstand af te leggen voor een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding met goede haltevoorzieningen.

## STROOMLIJNEN

Het stroomlijnen-netwerk in de provincie Noord-Holland bestaat uit:

- Alle spoorverbindingen in de provincie.
- Alle huidige en toekomstige R-netlijnen.
- Zo'n 30 verbindende buslijnen.

Stroomlijnen hebben de volgende kenmerken:

- Stroomlijnen rijden zeven dagen per week van 's morgens vroeg tot 's avonds laat.
- Stroomlijnen rijden overdag bijna overal twee keer per uur of vaker en 's avonds minimaal eens per uur.
- Stroomlijnen bieden een directe verbinding met een NS-station of ander belangrijk knooppunt.
- Stroomlijnen voor regionale verbindingen rijden gemiddeld sneller dan 25 km/h.
- Stroomlijnen in de regio hebben een kostendeckingsgraad van tenminste 35%.
- Stroomlijnen in de steden hebben een kostendeckingsgraad van tenminste 30%.
- Stroomlijnen zijn toekomstvast, wat betekent dat

deze lijnen zo mogelijk meer dan 800 reizigers per werkdag vervoeren of zullen gaan vervoeren.

- Stroomlijnen ontsluiten alle kernen met meer dan 3000 inwoners en zoveel mogelijk kernen tussen de 1000 en 3000 inwoners.

De in totaal 44 stroomlijnen (waarvan er 35 vallen binnen de drie openbaar vervoerconcessies van de provincie Noord-Holland; de overige 9 maken deel uit van andere concessies, zoals Zuidtangent, Friesland en Stadsregio Amsterdam) zijn goed voor ongeveer 90% van de reizigerskilometers, terwijl ongeveer 2/3 van het exploitatiebudget nodig is.

## R-NET ALS PARADEPAARDJE VAN DE STROOMLIJNEN

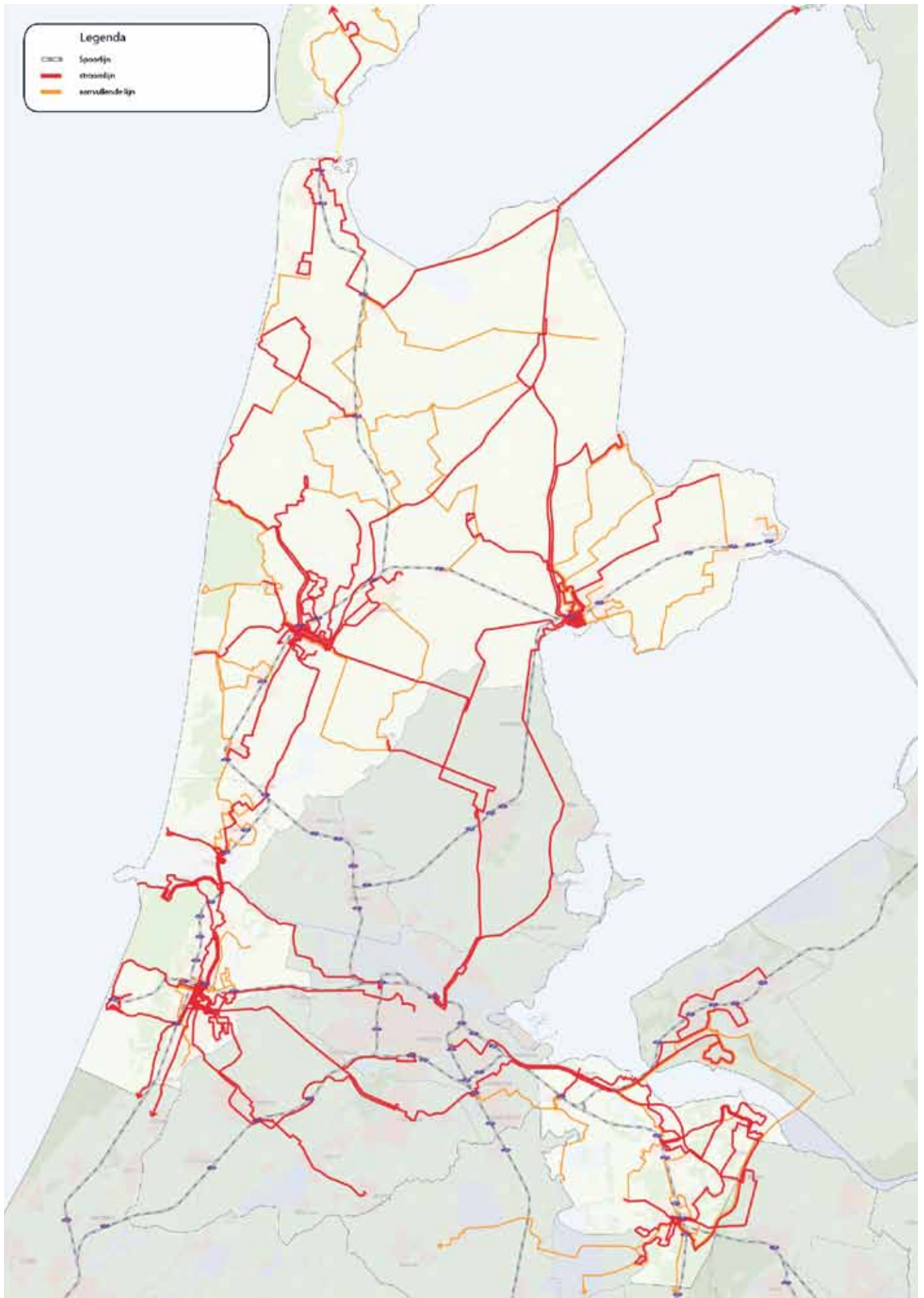
De provincie zet zich ook in voor een gezamenlijke visie op een samenhangend R-net. De decentrale overheden in de Randstad, die participeren in het OV-Bureau Randstad, hebben de ambitie de kwaliteit van het OV in de Randstad verder te verbeteren. In tegenstelling tot andere stroomlijnen richt R-net zich op de keuzereiziger. Door snel en betrouwbaar openbaar vervoer tussen de grote knooppunten aan te bieden, zorgt R-net ervoor dat reizigers de auto laten staan. Door een goede bereikbaarheid kan beter gebruik worden gemaakt van de nabijheid van de stedelijke regio's in de Randstad, wordt het kennispotentieel en infrastructuur beter benut en kan de arbeidsmarkt soepeler functioneren. Daarom hebben de decentrale overheden besloten om een netwerk voor hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad uit te rollen, genaamd R-net. Hoogwaardig staat voor hoge frequenties, snelle en betrouwbare verbindingen, actuele reisinformatie en comfort. Voor de reiziger wordt het OV aantrekkelijker als frequenties omhoog gaan en reistijden omlaag, als reizigers gemakkelijk kunnen overstappen en als ze weten dat ze steeds dezelfde kwaliteit van het OV kunnen verwachten.

Afbeelding 2 geeft een beeld van de stroomlijnen en de ontsluitende lijnen in de concessies van de provincie.

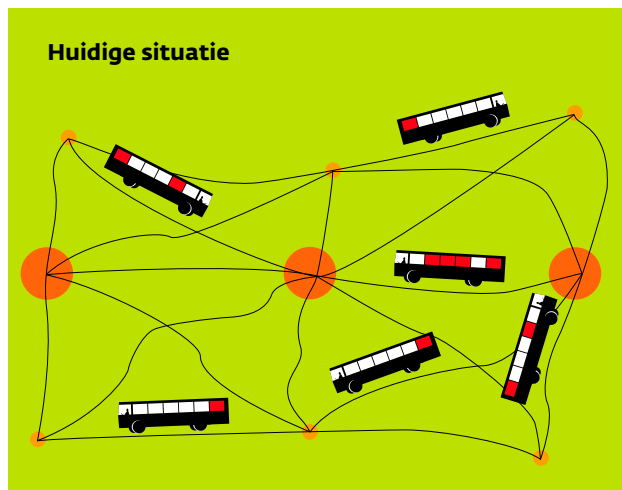
## MAATWERK

Waar er minder vraag is, is maatwerk nodig. Uitgangspunt is dat niemand, ook niet in het landelijk gebied, verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer. Op dit moment bieden we een dekkend netwerk van buslijnen aan in het landelijk- en stedelijk gebied. Van het totaal budget van € 43 miljoen exploitatie, wordt aan dit laagfrequente net jaarlijks € 10 miljoen besteed, die ten bate komt aan een kleine 10% van de reizigers. De jarenlange trend van afnemende reizigers bevestigt dat de provincie – ondanks het relatief hoge budget en dekkende netwerk – niet voldoet aan de vraag van de reiziger. De uitdaging is dus om te kijken of voor hetzelfde geld, voor meer reizigers een betere oplossing geboden kan worden.

Afbeelding 2



**Afbeelding 3: de huidige situatie buiten de stedelijke gebieden**



In bovenstaand plaatje wordt het huidige aanbod buiten het stedelijk gebied aangegeven. Dit plaatje geeft aan dat er nu grote halflege, bussen rijden met dus een lage kostendekkingsgraad. Om beter zicht te krijgen in de reizigersvraag en manieren om daarin te voorzien, wil de provincie nauw samenwerken met (samenwerkende) gemeenten en belanghebbenden in deelregio's. Samen met deze partijen willen we kijken of de € 10 miljoen jaarlijkse exploitatiebijdrage efficiënter kan worden ingezet voor innovatieve, vraaggerichte oplossingen. Dus meer en beter openbaar vervoer met hetzelfde exploitatiebudget. Dit maatwerk kan bestaan uit vervoeroplossingen. Te denken valt aan de buurtbus, deeltaxi, kleine reguliere bussen, overstapper, scholierenbus, belbus, etc. (zie afbeelding 4). Uitgangspunten hierbij zijn:

- Het maakt onderdeel uit van het totale openbaar vervoernetwerk;
- Het is openbaar vervoer, dus voor iedereen toegankelijk. Voor doelgroepvervoer kan wel voor besloten vervoer worden gekozen;
- Het is afgestemd met belanghebbenden in de regio (ROCOV, gemeenten, scholen, bedrijven, etc.);
- Het trekt een minimum aantal reizigers (buurtbus 400 reizigers per maand) en bij voorkeur meer dan in de huidige situatie.

**Afbeelding 4: de toekomstige situatie buiten de stedelijke gebieden**



Naast deze vervoeroplossingen faciliteert de provincie de vervoersvraag door middel van investeringen in voorzieningen. Doel hiervan is om de toegankelijkheid en het gemak van het openbaar vervoer te vergroten en de drempel tot gebruik te verlagen. De investeringen zorgen ervoor dat reizigers een grotere afstand naar de halten sneller en makkelijker kunnen afleggen. Met andere woorden het invloedsgebied van de halten neemt door de investeringen toe. Hiervoor is een eenmalig investeringsbudget van € 14 miljoen beschikbaar.

Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- OV chipkaartapparatuur in buurtbussen;
- OV fietskluizen;
- Laadstations e-fiets;
- OV-fiets op alle NS-stations, belangrijke OV-knooppunten en bepaalde busstations;
- Meer fietsenstallingen op bushaltes;
- Kiss and Ride of P&R voorzieningen op knooppunten, over- en opstapplaatsen;
- Verbeterde reisinformatie; ook gebruikmakend van nieuwe media;
- Verbeterd buurtbusmaterieel;
- Taxipoints;
- Pilot mogelijkheden kleinschalige aanbesteding. Met een pilot wordt naar de mogelijkheid gekeken het stroomlijnnennet in één keer aan te besteden en een aparte aanbesteding te doen voor het maatwerk.

## HOE WORDT DAT BEREIKT?



## HOE GAAN WE DE REIZIGER BETER BEDIENEN

Ongeveer negentig procent van de reizigerskilometers in Noord-Holland wordt afgelegd in het stroomlijnnennet. De provincie stimuleert het verhogen van de snelheid, betrouwbaarheid en frequentie op het stroomlijnnennet. Daarbij garandeert de provincie dat het net tot 2020 bestendig blijft en geen grote wijzigingen zal kennen. Het stroomlijnnennet vormt een toekomstvast net voor het grootste deel van de huidige OV reizigers én reizigers die nog geen gebruik maken van het OV.

R-net is het paradepaardje van de stroomlijnen. Door het bieden van een nog hogere kwaliteit dan op de andere stroomlijnen en herkenbaarheid, probeert het R-net automobilisten te verleiden om in de bus te stappen.

## HOE GAAN WE VERDER INVESTEREN IN HET STROOMLIJNNENNET

De beschikbare financiële middelen voor exploitatie zijn kaderstellend voor de uitwerking. Dus, als er nieuwe lijnen bijkomen, moeten deze worden betaald uit bezuinigingen op bestaande lijnen of uit hogere reizigersopbrengsten.

Daarom wordt gestreefd naar een kostenefficiënter systeem: het stroomlijnnennet kent op basis van de huidige kengetallen (tarief, kosten, gebruikscijfers) een kostendekkingsgraad van 46%. Met gerichte maatregelen zal deze kostendekkingsgraad boven de 50% komen. Zo ontstaat een betere balans tussen datgene wat de reiziger zelf bijdraagt aan de reis en de overheidssubsidie. Op die manier zal de vervoerder beter naar de wensen van de reiziger luisteren in plaats van naar de overheid (de subsidieverstrekker) te stappen.

De maatregelen voor een betere kostendekkingsgraad omvatten infrastructurale maatregelen, marketing- en tariefbeleid. Besparingen die worden bereikt door een efficiëntere exploitatie, worden weer aangewend ten gunste van het openbaar vervoer.

## HOE MAKEN WE HET OPENBAAR VERVOER SNEL EN BETROUWBAAR; INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN

De provincie wil op provinciale wegen een bepaalde snelheid garanderen aan vervoerder door:

- Te investeren in doorstromingsmaatregelen op het stroomlijnnennet. Niet alleen om de snelheid te verhogen, maar juist ook voor een betere betrouwbaarheid.
- Het aanpakken van infrastructurale knelpunten op de stroomlijnen.
- De aanleg van vrijliggende infrastructuur voor R-net.

De provincie wil ook in samenwerking met de regio's een goede doorstroming garanderen door:

- Knelpunten op onderliggende lokale wegen op te lossen.

- Oplossingen te vinden voor overlast door wegwerkzaamheden.

De provincie wil het invloedsgebied van de halte vergroten door:

- Te investeren in betere aansluiting op het trein- en fietsnetwerk; betere overstapfaciliteiten, fors uitbreiden OV-fiets locaties, meer en veiliger fietsparkeerplaatsen bij de halten.
- Te investeren in P&R en Kiss and Ride (kortparkeervoorziening) dichtbij of op knooppunten.

## HOE GENEREREN WE MEER INKOMSTEN IN HET OPENBAAR VERVOER; TARIEFBELEID

De provincie gaat voor:

- Het hanteren van een eenduidige systematiek in alle drie de concessies in Noord-Holland.
- Het streven naar afstemming van tarieven met omliggende concessiegebieden (Stadsregio Amsterdam, Zuid-Holland, Friesland en Flevoland). Nu de Stadsregio Amsterdam in het afgelopen jaar de tarieven verhoogd heeft, onderzoekt de provincie nut en noodzaak van tariefwijziging.
- De invoering van de OV Chipkaart in de buurtbus, die immers onderdeel uitmaakt van het onderliggend OV-net.

De provincie zet de extra opbrengsten in voor verdere verbetering van het openbaar vervoer:

- Mééropbrengsten als gevolg van tariefverhoging of tariefdifferentiatie komen de openbaar vervoerreizigers ten goede in de vorm van bijvoorbeeld een hogere frequentie op de stroomlijnen.

De provincie staat positief tegenover tariefdifferentiatie:

- Hogere kwaliteit rechtvaardigt een hoger tarief; een tariefverhoging op het R-net zal alleen doorgevoerd worden in geheel R-net-verband.
- De provincie zal een proef met tariefdifferentiatie doen. Hierbij zal aansluiting worden gezocht bij de reeds bekende propositie van een generieke korting van 40% in de daluren. De tariefdifferentiatie moet ertoe leiden dat de totale opbrengsten minimaal hetzelfde zullen zijn én de bezetting in de spitsuren ontlast zal worden.

## HOE GAAN WE INSPELEN OP DE VRAAG WAAR DIE KLEIN IS

Omdat de kennis van de vraag naar specifiek openbaar vervoer in de kleine kernen vooral lokaal beschikbaar is, betreft de provincie de regio's (samenwerkende gemeenten) en de stakeholders (reizigersorganisaties, scholen, bedrijven, belangenorganisaties) bij de invulling van de plannen.

Per regio wordt bekeken welke huidige openbaar vervoer- en buurtbuslijnen tot het onderliggend net behoren, welke kosten hiermee gemoeid zijn en hoe die kosten wellicht beter ingezet kunnen worden.

Daarnaast stelt de provincie eenmalig een budget van € 14 miljoen beschikbaar voor initiatieven om beter maat-



werk te leveren en het stroomlijnnennet beter toegankelijk te maken vanuit de kleine kernen.

## **HOE GAAN WE DAT REGELEN IN DE AANBESTEDINGEN**

Vanuit haar rol als opdrachtgever voor al het openbaar vervoer in haar gebied, verleent de provincie een concessie na een Europese aanbesteding. Ter voorbereiding van deze aanbestedingen wordt een Programma van Eisen opgesteld, waarin de eisen staan waaraan het openbaar vervoer tenminste moet gaan voldoen. Deze eisen zijn bepalend voor de aanbiedingen van vervoerders, en daarmee de prijs en kwaliteit van de uitvoering van het openbaar vervoer. Eerst worden de uitgangspunten en de wijze van gunning bepaald alvorens de uitvraag aan de markt wordt gedaan. De OV-visie vormt de basis van de hoofdlijnnennotitie voor de volgende aanbesteding (Haarlem/IJmond in 2015).

# 4

## HOE NU VERDER?



## WELKE RICHTING GAAN WE OP:

- Ten aanzien van het stroomlijnnennet garandeert de provincie continuïteit van het netwerk. Ook zal worden onderzocht in hoeverre separate aanbesteding van het gehele stroomlijnnennet mogelijk en wenselijk is.
- Voor wat betreft het maatwerk zet de provincie in op samenwerking en overleg op korte termijn tussen alle partners in de regio (gemeenten, belangenorganisaties en provincie). Hierbij worden ook de mogelijkheden om het ontsluitend netwerk in kleinere percelen aan te besteden onderzocht. Nadrukkelijk zal een betere integratie van de buurtbus in het totale openbaar vervoernetwerk worden nagestreefd (kennissuitwisseling tussen buurtbusverenigingen onderling en met Connexxion, verhogen van subsidieplafond voor buurtbusinitiatieven). Tot slot beperkt het maatwerk zich niet tot reguliere vervoersoplossingen; ook initiatieven zoals bijvoorbeeld OV-fiets op alle belangrijke OV-knooppunten worden onderzocht.

## WELKE ROLLEN HEBBEN DE ANDERE BETROKKEN PARTIJEN

### Gemeenten:

De gemeenten vormen voor de provincie de schakel naar de reiziger. Zij verzamelen particuliere initiatieven en gaan op basis daarvan met de provincie in overleg over de mogelijkheden voor maatwerk.

De gemeenten dragen hiermee een gezamenlijke verantwoordelijkheid met de provincie ten aanzien van het vervoer in hun gebied.

Ook om die reden hanteert de provincie als uitgangspunt dat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de omrijkosten van het busvervoer, die veroorzaakt worden door werkzaamheden op wegen waar zij de wegbeheerder zijn. Indien deze kosten ten laste zouden komen van het exploitatiebudget van de provincie, gaat dit ten koste van financiën die beschikbaar zijn voor het aanbod aan openbaar vervoer.

### Vervoerder:

De vervoerder wordt intensief betrokken bij het proces en denkt mee met de provincie over de mogelijkheden tot maatwerk in dunbevolkte gebieden. Daarnaast adviseert

zij de provincie op welke wijze de buurtbussen beter in het totale vervoerssysteem kunnen worden geïntegreerd.

### Rocov:

Het Rocov (reizigersadviesraad Noord-Holland) vervulde bij het tot stand komen van deze visie een adviserende rol. Deze adviserende rol continueren zij bij de uitvoering van deze visie.

De provincie neemt in dit proces een coördinerende rol op zich. Zij stimuleert en werkt samen met de stakeholders, maar houdt de regie.

HAARLEM, APRIL 2012

ARHEID