VISIE OPENBAAR VERVOER 2020

December 2011

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 het eerste kwartaal van 2012 aan u aangeboden, waarin een integraal overzicht wordt 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[1]. 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 vervoervraag: 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 Noord-Holland reist in de verbindende buslijnen, die al jarenlang een bestendige ruggengraat van het OV systeem vormen: het zogenaamde stroomlijnennet.

Stroomlijnennet: een verbindend netwerk, waarbij alle kernen van meer dan 3000 inwoners 7 dagen per week dagelijks van 7 tot 24 uur onderling verbonden zijn. Daarmee is dit stroomlijnennet 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 stroomlijnennet. Daarbij garanderen we dat het net tot 2020 bestendig blijft, en geen grote wijzigingen zal kennen. Daarmee vormt het stroomlijnennet een toekomstvast net voor het grootste deel van de huidige OV 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 stroomlijnennet 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 stroomlijnennet 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 vervoerbehoeften. 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 vervoerbehoefte beter kan worden bediend. De ongeveer € 10 miljoen jaarlijkse exploitatiebijdrage kan hiervoor worden ingezet. Zo kan enerzijds een aanbod ontstaan dat aantrekkelijker is voor zoveel mogelijk reizigers. Anderzijds kunnen met hetzelfde geld meer reizigers bediend worden. 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 stroomlijnennet. 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 stroomlijnennet en met maatwerk. 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. De visie vormt geen directe aanleiding tot verdere bezuinigingen in 2012 en de dienstregeling 2012 blijft dan ook zoals deze eerder is vastgesteld.
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.

INHOUDSOPGAVE

I.	**INLEIDING**	**BLZ. 5**
II.	**WAT IS DE TOEKOMST VISIE?**	**BLZ. 7**
III.	**HOE WORDT DAT BEREIKT?**	**BLZ. 12**
IV.	**HOE NU VERDER?**	**BLZ. 14**
BIJLAGE 1: ·FINANCIEN OPLOSSING MAATWERK		**BLZ. 16**

I. INLEIDING

PNH als OV-autoriteit
De provincie is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in Noord-Holland, met uitzondering van Amsterdam en omgeving, 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.

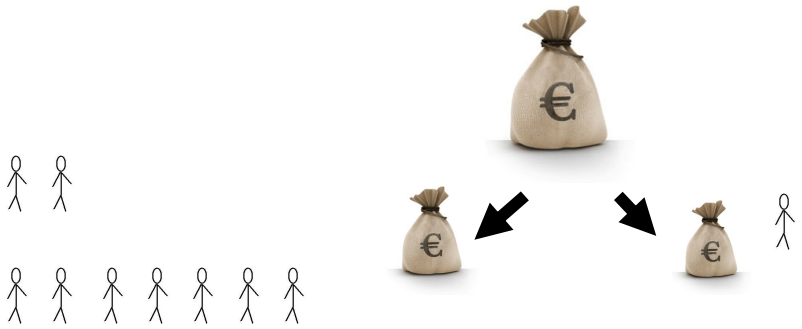
Aanleiding voor deze OV-Visie
In het coalitieakkoord 2011-2015 'Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst' staat dat Gedeputeerde Staten *stevig gaan investeren in de bereikbaarheid over de weg en komen met een integraal openbaar vervoer-concept.* Deze OV visie geeft invulling aan de wens om tot 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. Echter er is sprake van een jarenlange afname van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de bus. De redenen hiervoor zijn de bevolkingskrimp in het landelijke gebied, vergrijzing, toenemend autogebruik, individualisering en intensivering van het aantal verschillende activiteiten op een dag[2]. 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 stedelijke 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 vervoervraag te voorzien, beperkt. De provincie heeft getracht door middel van een gelijkmatige verdeling van het busvervoer over de provincie, iedere reiziger zoveel mogelijk een gelijk serviceniveau aan te bieden. Echter, dit heeft geresulteerd in een fijnmazig, laagfrequent netwerk dat niet aansluit bij de werkelijke vervoervraag. Het is niet efficiënt om mensen die verspreid wonen met een reguliere bus met een lage frequentie te bedienen. Bovendien wordt daarmee onvoldoende in de vervoervraag voorzien: deze vraag is veel gedifferentieerder en laat zich onvoldoende leiden door de dienstregeling van de bus.

Illustratie ongewenste effecten aanbodgericht openbaar vervoer: met relatief veel geld werden relatief weinig mensen bediend: 24% van het budget wordt gebruikt voor 9% van de reizigerskilometers, ofwel € 10 mln per jaar voor gemiddeld 4500 reizigers per dag (€ 2000,- per reiziger per jaar). Zie tevens afbeelding 1.

[2] KiM, 2010



76% van het geld voor 91% reizigers 24% van het geld naar 9% van de reizigers

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, sociale veiligheid en 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 om maatwerk.

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 vervoerplan 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. De visie vormt geen directe aanleiding tot verdere bezuinigingen in 2012 en de dienstregeling 2012 blijft dan ook zoals deze eerder is vastgesteld.

II. WAT IS DE TOEKOMST VISIE?

Openbaar vervoer is ontstaan uit de schaalvoordelen van het bundelen van vervoerstromen; 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 vervoervraag 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 kostendekkingsgraad als ruggengraat van ons OV systeem. Dit systeem bestaat uit de regionale treinverbindingen en een sterk stroomlijnennet van busverbindingen. Deze stroomlijnen vormen zo een verbindend netwerk, waarbij alle kernen van meer dan 3000 inwoners 7 dagen per week dagelijks van 7 tot 24 uur onderling verbonden zijn. Dit stroomlijnennet 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 fietsbereikbaarheid, 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 stroomlijnennetwerk in de provincie Noord-Holland bestaat uit:

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

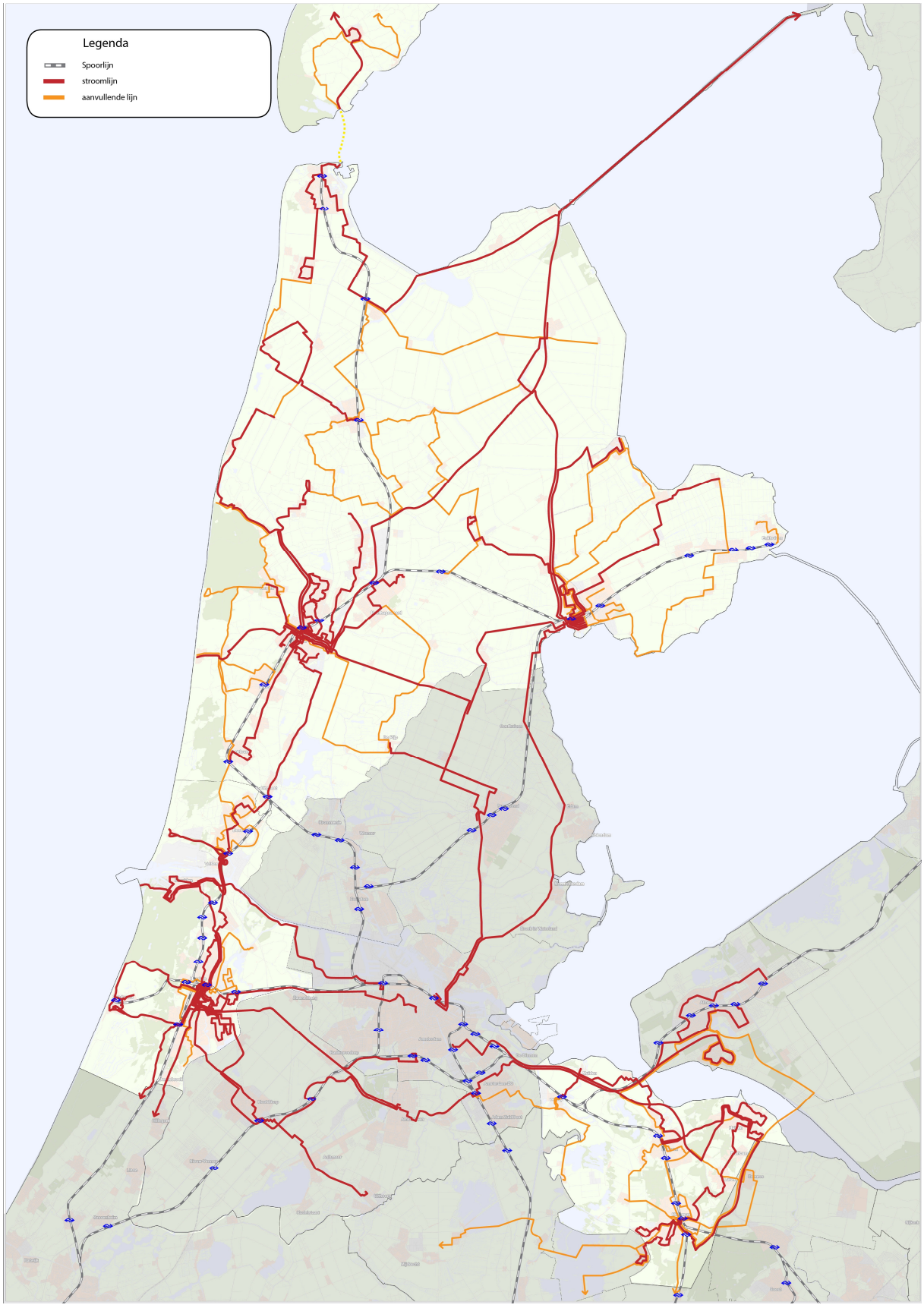
Stroomlijnen hebben de volgende kenmerken:

- 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 kostendekkingsgraad van tenminste 35%
- Stroomlijnen in de steden hebben een kostendekkingsgraad 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.

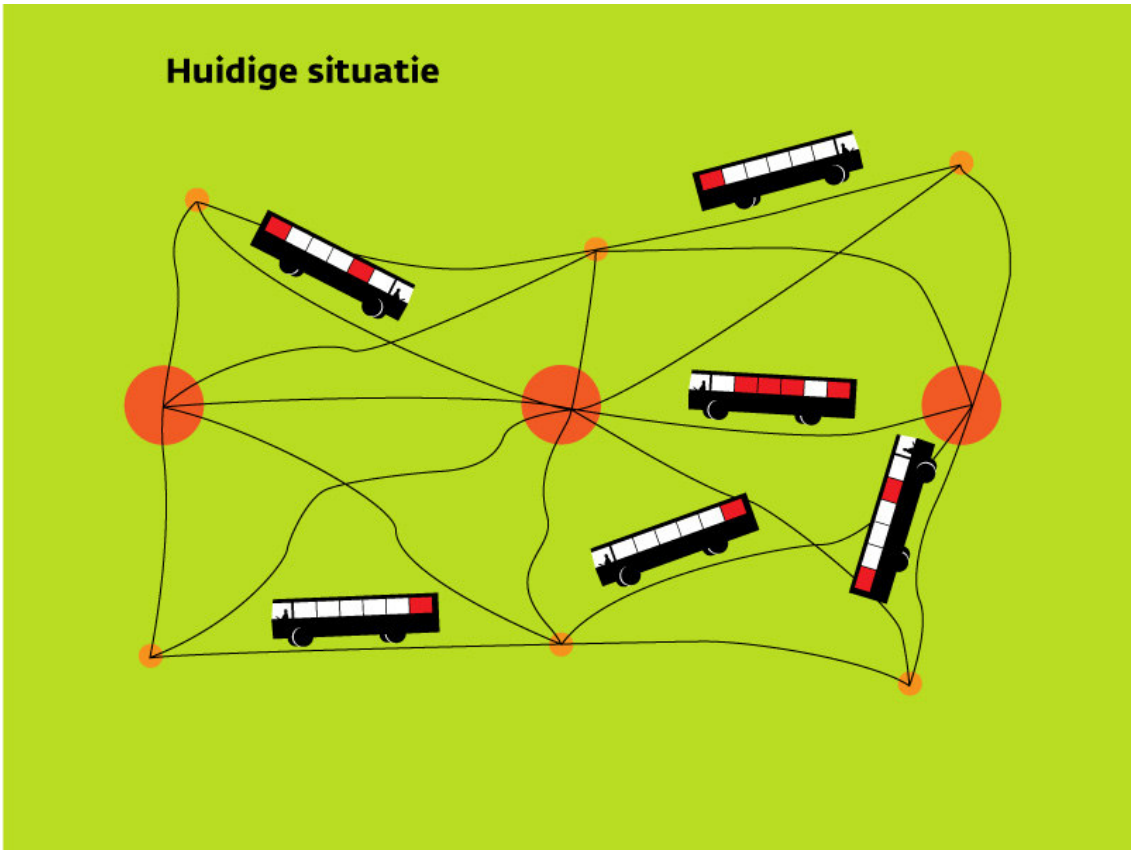
R-net als paradepaardje van de stroomlijnen
De provincie zet zich ook in voor een gezamenlijke visie op een samenhangend R-net. De decentrale overheden in de Randstad, die participeren in het OV-Bureau Randstad, hebben de ambitie de kwaliteit van het OV in de Randstad verder te verbeteren. In tegenstelling 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 in te zetten op een netwerk voor hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad: 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.

In afbeelding 2 is een overzicht gegeven met de stroomlijnen en de ontsluitende lijnen in de concessies van de provincie.



Afbeelding 2: overzicht van stroomlijnen en ontsluitende lijnen

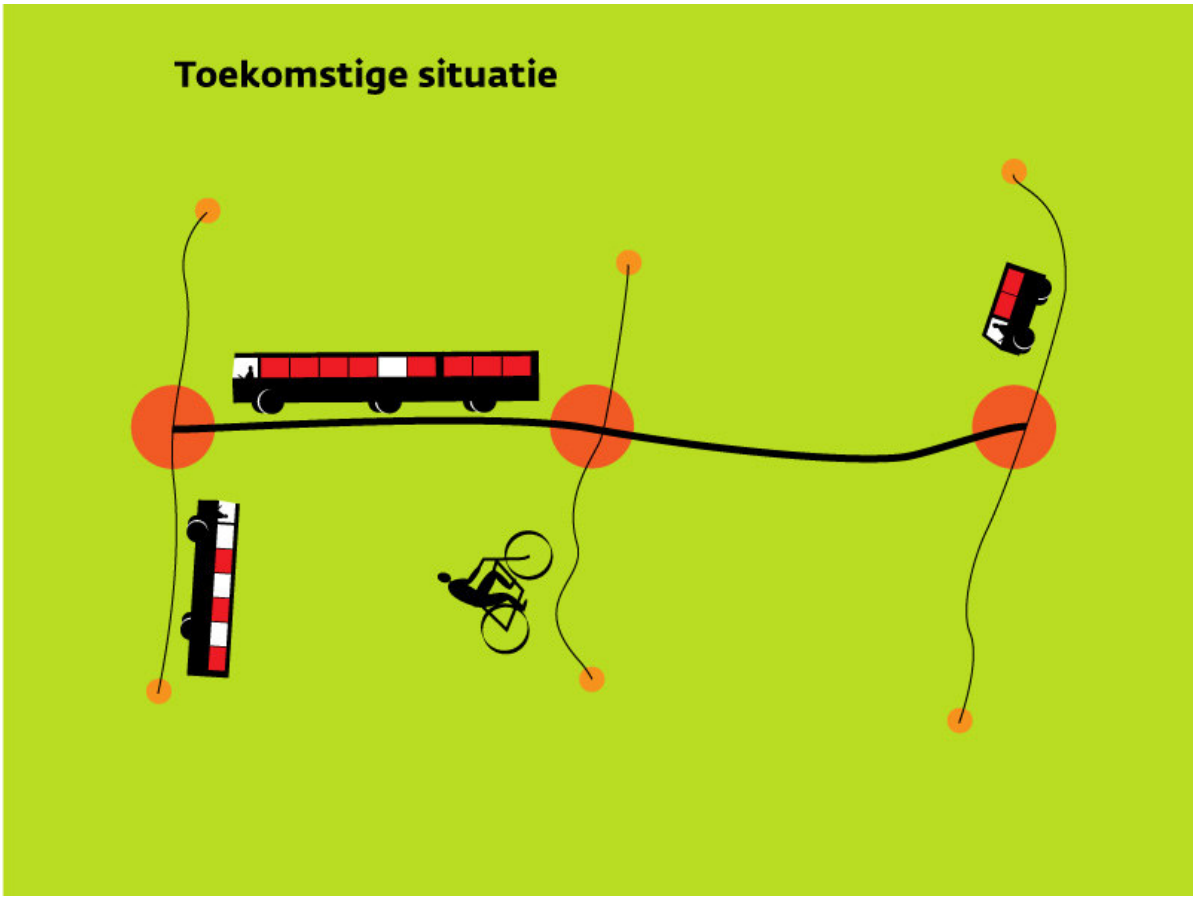
Maatwerk
Waar er minder vraag is, is maatwerk nodig. Uitgangspunt is dat niemand, ook niet in het landelijk gebied, verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer. Op dit moment bieden we een dekkend netwerk van buslijnen aan in het landelijk- en stedelijk gebied. Van het totaal budget van € 43 mln 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 in de vraag van de reiziger. De uitdaging is dus om te kijken of tenminste voor hetzelfde geld, voor meer reizigers een betere oplossing geboden kan worden.



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 halflege, grote bussen rijden met dus een lage kostendekkingsgraad. Om beter zicht te krijgen op 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 aan 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…);
- 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 vervoervraag 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.
Hieronder staan een aantal voorbeelden opgesomd. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de kosten, die gepaard gaan met de oplossingen.

- OV chipkaartapparatuur in buurtbussen;
- OV fietskluizen,
- Laadstations e-fiets
- OV-fiets op alle NS-stations, belangrijke OV-knooppunten en bepaalde busstations.
- Meer fietsenstallingen op bushalten
- Kiss and Ride of P&R voorzieningen op knooppunten, over- en opstapplekken.
- Verbeterde reisinformatie; ook gebruikmakend van nieuwe media
- Verbeterd buurtbusmaterieel;
- Taxipoints;
- Pilot mogelijkheden kleinschalige aanbesteding. Met een pilot wordt naar de mogelijkheid gekeken het stroomlijnennet in één keer aan te besteden en een aparte aanbesteding te doen voor het maatwerk. De verwachting is dat meerdere (kleine) vervoerders het maatwerk beter kunnen aanbieden dan de grote vervoerbedrijven. De huidige vervoerder staat positief tegenover deze concurrentie, omdat dit voor hem vaak onrendabele lijnen zijn.

III. HOE WORDT DAT BEREIKT?

Hoe gaan we de reiziger beter bedienen
Ongeveer negentig procent van de reizigerskilometers in Noord-Holland wordt afgelegd in het stroomlijnennet. De provincie gaat inzetten op het verbeteren van de snelheid, betrouwbaarheid en frequentie op het stroomlijnennet. Daarbij garandeert de provincie dat het net tot 2020 bestendig blijft, en geen grote wijzigingen zal kennen. Het stroomlijnennet 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 stroomlijnennet
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 stroomlijnennet 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 infrastructerele 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 stroomlijnennet, niet alleen om de snelheid te verhogen, maar juist ook voor een betere betrouwbaarheid.
- het aanpakken van infrastructurele 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, overweegt de provincie nut en noodzaak van tariefwijziging.
- De OV Chipkaart zal ook worden ingevoerd 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 Rnet zal alleen doorgevoerd worden in geheel Rnet-verband.
- We zullen een proef naar 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, betrekt 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 maatwerk te leveren en het stroomlijnennet 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 ook de hoofdlijnennotitie voor de volgende aanbesteding (Haarlem/IJmond in 2015).

IV. HOE NU VERDER?

De provincie zet de volgende richting in:

- Het garanderen van continuïteit van het stroomlijnennetwerk.
- Meer samenwerking en overleg tussen alle partners in de regio's (gemeenten, belangenorganisaties en provincie) voor de invulling van het maatwerk.
- Het stimuleren en zorgdragen voor een goede samenwerking / kennisuitwisseling tussen buurtbuscomités onderling.
- Zorgdragen voor een betere afstemming tussen de buurtbuscomités en Connexxion.
- Vermijden van concurrentie tussen buurtbus en regulier openbaar vervoer
- De mogelijkheid bieden voor nieuwe buurtbusprojecten (het subsidieplafond wordt naar € 250.000 verhoogd).
- Inventariseren mogelijkheden OV fiets op alle NS stations en belangrijke knooppuntenhaltes
- Uitzoeken mogelijkheden tot separate aanbesteding van het stroomlijnnet. Tevens onderzoekt de provincie de mogelijkheden om het ontsluitende net in kleinere percelen aan te besteden. Hierbij wordt er meer vrijheid en ruimte aan vervoerders geboden om op een creatieve manier in de vervoerbehoeften van reizigers te voorzien.

Rollen betrokken partijen ten aanzien van het onderliggende fijnmazige OV netwerk

Om bovenstaande visie uit te voeren neemt de provincie de volgende rol op zich:

1. De provincie streeft ernaar de stroomlijnen tot 2020 te laten rijden volgens de lopende aanbestedingen (1-op-1 in PvE)
2. De provincie neemt een coördinerende rol op zich bij het betrekken van de gemeenten en belanghebbenden bij het invullen van maatwerk. De provincie stimuleert en werkt samen met de stakeholders, maar houdt de regie.

Gemeenten:

De visie vraagt een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de provincie en gemeenten ten aanzien van het vervoer in hun gebied. De gemeenten vormen voor de provincie de toegangspoort tot de belanghebbende OV reizigers. Zij verzamelen particuliere initiatieven en gaan op basis daarvan met de provincie in overleg over de mogelijkheden voor maatwerk.

De provincie hanteert 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 de gemeente niet betaalt, gaat dit ten koste van financiën die beschikbaar zijn gesteld voor het aanbod aan openbaar vervoer.

Vervoerder:

Tevens wordt de vervoerder betrokken bij het proces. De vervoerder denkt met de provincie mee over de mogelijkheden tot maatwerk in dunbevolkte gebieden. Daarnaast adviseren zij de provincie op welke wijze de buurtbussen en andere nieuwe vervoersinitiatieven beter in het totale vervoerssysteem geïntegreerd kunnen worden.

Rocov:

Het Rocov (Regionaal overlegorgaan consumentenorganisaties openbaar vervoer) heeft bij het tot stand komen van deze visie een adviserende rol vervult. Deze adviserende rol blijven zij vervullen bij de uitvoering van deze visie.

Vervolgstappen

De provincie neemt de volgende stappen om de visie tot uitvoering te brengen:

1. Op basis van een eerste inventarisatie naar specifieke vervoerbehoeften is de provincie met de gemeenten en belanghebbenden in gesprek over maatwerk voor deze gebieden. In deze gemeenten is er onvoldoende vraag om grote bussen van de vervoerder te rijden, maar wordt er gekeken op welke wijze maatwerk in de vervoersvraag van de belanghebbende reizigers kan voorzien.
2. Bij de provinciaal verkeer- en vervoersberaden (PVVB's) bespreken we de lijn van de OV visie en hoe wij de samenwerking met gemeenten en belanghebbenden zien bij de invulling van het maatwerk.
2. Daarbij zijn de mogelijke vervoersmiddelen voor maatwerk en de daarbij horende kosten voor de gemeenten en belanghebbenden in beeld gebracht (zie bijlage 1).
3. Vanaf begin 2012 vindt er structureel overleg plaats op ambtelijk niveau met de gemeenten en belanghebbenden aan de hand van inventarisaties naar vervoersbehoeften en mogelijke oplossingen.

BIJLAGE 1: FINANCIEN OPLOSSING MAATWERK

Om nieuwe initiatieven in gang te zetten, stelt de provincie eenmalig €14 miljoen beschikbaar, voor pilots, nieuwe vervoersinitiaven en faciliteiten om aan te takken op het stroomlijnennet. Om een beeld te geven van de kosten voor de verschillende oplossingen om te voorzien in de vervoersbehoeften van reizigers, staan hieronder enkele kostenposten genoemd.

14 miljoen voor bestedingen, te denken aan:

Buurtbus
Een nieuwe buurtbus (€80.000 per voertuig)

OV-chipkaart in alle voertuigen:
€150.000 (voor 12 buurtbussen)

Fiets
Om 10.000 fietsparkeerplaatsen te bouwen kost ongeveer €1 miljoen.
Nu zijn er 13.300 fietsparkeerplaatsen op 844 halten in de provincie Noord-Holland.
Er zijn in totaal 3400 halten, dus naar schatting verdubbel je voor €1 miljoen het aantal fietsparkeerplaatsen.

Daarnaast kost met €500.000 voor 50 halten met overdekte stalling/kluizen, inclusief oplaadpunten

Om 10 knooppunthalten met OV-fiets inclusief oplaadpunten te voorzien kost €750.000.

Uitbreiding overstapper
Een overstapper kost €50.000 per jaar