

CWE06.031

Visie Openbaar Vervoer Flevoland 2015

Lelystad, 26 januari 2006

WVV/06.030085/A

Inhoudsopgave

1.	Waarom een visie voor openbaar vervoer	5
2.	De Visie, het Omgevingsplan en de Provinciale Nota Mobiliteit.	7
3.	Wat gaat er veranderen? De hoofdlijnen van deze visie samengevat	9
4.	Vertrekpunt	11
5.	Onze missie	13
6.	De openbaar vervoer visie	15
6.1.	De rol van het openbaar vervoer in Flevoland	15
6.2.	Netwerkvisie	15
6.2.1.	Basisvoorziening	17
6.2.2.	Maatwerk	17
6.2.3.	Wensbeeld	18
6.3.	Organisatie	20
6.4.	Tarievenbeleid	21
7.	De rekening	23
8.	Opgaven voor de toekomst	25

1. Waarom een visie voor openbaar vervoer

Het gaat over het geheel goed met het openbaar vervoer in Flevoland. Meer sterke buslijnen, de stadsbussen Almere en Lelystad laten een groei zien, als regionaal vangnet functioneert de regiotaxi en op middellange termijn mag Flevoland zich verheugen op een nieuwe spoorlijn die Flevoland verbindt met Oost- en Noord-Nederland. Wanneer we echter inzoomen, zien we een ontwikkeling waarbij veel aandacht is voor stedelijk verbindende en ontsluitende lijnen, maar in de buitenstedelijke gebieden verschaalt het openbaar vervoer aanbod. Waar de steden, maar ook de sterke lijnen ertussen, in staat blijken reizigers te verleiden die de auto als alternatief hebben, zien we in het buitenstedelijk gebied dat alleen de captives, de reizigers zonder alternatief, nog voor de bus kiezen.

Wanneer de provincie uitsluitend zou kiezen voor reizigersmaximalisatie, is er niets aan de hand. Over het totaal gezien groeit het aantal reizigers, terwijl de kosten door de openbare aanbestedingen fors dalen. Echter, hoewel reizigersgroei door de provincie wordt toegejuicht, is dit niet het doel op zich. Flevoland wil, naast aantrekkelijk klantgericht openbaar vervoer, dat iedereen die afhankelijk is van het openbaar vervoer dit tot zijn of haar beschikking heeft. Met dit uitgangspunt staat de provincie voor de uitdaging om zonder de ingezette groei te remmen, toch voor iedere inwoner en bezoeker van Flevoland deze ‘basisvoorziening’ te bieden. Hoewel de ingrediënten voor deze basisvoorziening al aanwezig zijn, gaat het erom deze optimaal in te zetten ten behoeve van een adequaat en betaalbaar openbaar vervoersysteem.

Dit vereist keuzes, over hoe we onze lijnvoering gaan inrichten, hoe we gaan samenwerken met onze openbaar vervoerpartners Almere, Lelystad en NS-reizigers, maar ook met andere stakeholders zoals bedrijven, recreatieparken, scholen, die dezelfde belangen delen. De komst van de chipkaart als nieuw betaalsysteem, vraagt om een nieuw tariefsysteem. Hoe gaan we straks om met prijsdifferentiatie en op welke gronden? Kortom, dit vraagt om een visie op het openbaar vervoer voor de korte en middellange termijn. Een ‘collectief’ beeld, gedeeld door alle betrokkenen, waarin Flevoland haar ‘succesformule’ presenteert voor het openbaar vervoer van de toekomst. In het jaar dat zowel het nieuwe Omgevingsplan als de Nota Mobiliteit Flevoland worden vastgesteld, is deze visie op dit moment goed op zijn plaats.

Wubbo de Raad

Gedeputeerde Verkeer en Vervoer

2. De Visie, het Omgevingsplan en de Provinciale Nota Mobiliteit.

Openbaar vervoer is geen doel op zich. Het is een schakel in de totale mobiliteit en daarmee ruimtelijke ordening. De visie openbaar vervoer is evenzo een schakel in een reeks plannen. Deze plannen bewaken de samenhang van maatregelen en daarmee het eindresultaat.

Het Omgevingsplan is het overkoepelende plan en bevat het integrale omgevingsbeleid van de provincie Flevoland voor de periode 2006-2015, met een doorkijk naar 2030. Het is een samenbundeling van de vier wettelijke plannen op provinciaal niveau: Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan en Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Het Omgevingsplan bevat tevens de hoofdlijnen van het economische, sociale en culturele beleid.

De centrale opgave van het omgevingsplan is het faciliteren van de onverminderd snelle groei van het inwonersaantal, door ontwikkeling van regionale economie en voorzieningen en mede in samenhang daarmee de beschikbare vervoersinfrastructuur.

De Nota Mobiliteit Flevoland zoomt nader in op het Flevolandse verkeer- en vervoerbeleid. Deze nota vormt het programmatische beleidskader voor het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (PMIT). Ook zal de Nota Mobiliteit Flevoland de basis zijn voor het afwegingskader voor verdeling van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). De BDU is de bijdrage van het rijk voor het integrale verkeer- en vervoerbeleid in de provincie en omvat de voormalige geormerkte rijksbijdragen voor openbaar vervoer, verkeersveiligheid, infrastructuur en vervoermanagement . Het Omgevingsplan en de Nota Mobiliteit Flevoland worden eind 2006 vastgesteld.

De ontwikkeling van de openbaar-vervoervisie kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van het Omgevingsplan en de Nota Mobiliteit Flevoland. Enerzijds wordt de ontwikkeling van de verschillende plannen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd om te waarborgen dat de hoofdlijnen van beleid in de verschillende plannen overeenkomen. Anderzijds levert de openbaar-vervoervisie input voor deze plannen in de vorm van een “wensbeeld openbaar vervoer”. In de Nota Mobiliteit Flevoland wordt dit wensbeeld gezien naast de ambities op de overige beleidsterreinen en worden prioriteiten bepaald. Uit deze prioriteitsvolgorde volgt de verdeling van de financiële middelen, de BDU, en daarmee de mate waarin de visie kan worden gerealiseerd.

Zo werkt Flevoland aan een integraal beleid dat slechts één doel heeft: het verbeteren van de kwaliteit van Flevoland, zodat iedereen hier met plezier kan wonen, werken en recreëren.

De voorliggende openbaar-vervoervisie beschrijft de beleidsambities op strategisch niveau. Dat wil zeggen dat de visie aangeeft welke maatschappelijke rol het openbaar vervoer moet vervullen en op hoofdlijnen hoe de provincie dit wenst te realiseren. In de loop van 2006 vindt de uitwerking op tactisch niveau plaats in een tactisch beleidsdocument. Dit krijgt de vorm van één basisprogramma van eisen voor alle concessies in de provincie. In hoofdstuk 8 zijn hiertoe enkele concrete uitwerkingsopgaven benoemd. Dit zal op zijn beurt worden uitgewerkt in de programma's van eisen voor de volgende aanbestedingsronde van de verschillende openbaar-vervoerconcessies, waarvan de voorbereidingen in 2008 beginnen. Hiermee kan de visie vanaf 2010/2011 zijn doorwerking krijgen op operationeel niveau.

3. Wat gaat er veranderen? De hoofdlijnen van deze visie samengevat

De missie is te zorgen voor adequaat en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen in Flevoland. Dat betekent niet alleen een goede voorziening voor de dikke reizigersstromen, maar ook voor diegenen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en een goede bereikbaarheid van voorzieningen.

De belangrijkste verandering ten opzichte van de huidige situatie is dat de provincie, naast het faciliteren van de vraag naar openbaar vervoer, nadrukkelijker dan nu een adequate en betaalbare basisvoorziening wil garanderen voor al haar inwoners en bezoekers. Hoewel succesvol als het gaat om reizigersaantallen, is het huidige openbaar vervoer nadrukkelijk gericht op het stimuleren van de vraag en dus de sterke reizigersstromen.. De basisvoorziening zal ook op plaatsen waar de vraag te gering is voor een buslijn, met slimmere vervoerssystemen, een goed aanbod bieden tegen een acceptabel tarief. Een andere belangrijke verandering is dat de provincie openbaar vervoer niet alleen meer als haar eigen taak ziet. Er zijn meer partijen die aantoonbaar belang hebben bij openbaar vervoer en de provincie wil deze 'stakeholders' nadrukkelijk betrekken bij haar openbaar vervoer.

De consequenties van deze insteek zijn;

1. Een betaalbare basisvoorziening van herkomstadres tot bestemmingsadres voor al de inwoners en bezoekers van Flevoland, door een betere afstemming van trein, streekbus, stadsbus en regiotaxi.
2. Een sterk accent op de verdere ontwikkeling van knooppunten waar verbindende en ontsluitende lijnen, maar ook regiotaxi, voetganger, fiets en automobilist samenkomen met garanties voor de reiziger als het gaat om aansluitingen, comfort, veiligheid, toegankelijkheid en informatie.
3. Maatwerk, om de bereikbaarheid van stedelijke netwerken te waarborgen, om grote reizigersstromen te faciliteren en om een goede bereikbaarheid van voorzieningen mogelijk te maken.
4. Nieuw tarievenbeleid:
 - Tarieven van de basisvoorziening, inclusief regiotaxi, in lijn met gebruikelijk openbaar-voertarief.
 - Lagere tarieven, met als experiment gratis openbaar vervoer, voor een betere benutting van de zitplaatscapaciteit en ter stimulering van de mobiliteit van diegenen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

- De mogelijkheid voor hogere tarieven voor voorzieningen die een hogere kwaliteit bieden dan de basisvoorziening, mits de reiziger ook de mogelijkheid heeft de reis met de basisvoorziening tegen een tarief in lijn met gebruikelijk openbaar-vervoertarief te maken. Dit betekent mogelijk hogere tarieven voor vormen van hoogwaardig openbaar vervoer voor de verbindingen Almere-Amsterdam, Almere Haven-Bussum, Lelystad-Zwolle en Emmeloord-Zwolle.
5. Nieuw ‘stakeholdersbeleid’ voor maatwerkvoorzieningen die een extra service bieden ten opzichte van de basisvoorziening, waarbij naast de provincie en de reiziger ook de direct belanghebbenden meebepalen en -betalen.

4. Vertrekpunt

De directe aanleiding voor de visie op het openbaar vervoer in Flevoland was de vraag uit de Statencommissie Werk¹. Hier bleek duidelijk de behoefte om, na de aanbestedingen van het openbaar vervoer in 2003 en 2004, de rol van het openbaar vervoer voor Flevoland tegen het licht te houden. Ten eerste om de mogelijkheden van gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen te verkennen. Ten tweede vanwege de noodzaak hernieuwde keuzes te maken door de Rijksbezuinigingen op het OV-budget in combinatie met het teruglopende aantal OV-reizigers in de niet stedelijke gebieden. Daarnaast vroegen de ontwikkeling van het nieuwe Omgevingsplan, de Nota Mobiliteit Flevoland en de de gewijzigde rijksbijdragesystematiek (BDU) om een nieuwe inhoudelijke brede visie op het openbaar vervoer.

Dit was voor het college reden om in goed overleg met de Statencommissie Werk, de gemeenten van Flevoland maar ook de andere belanghebbenden een openbaar-vervoervisie te ontwikkelen. Stapsgewijs, op basis van een grondige situatieanalyse, met behulp van scenariodiscussies om de uitersten te verkennen en door hoorzittingen onder de ‘stakeholders’, te weten de gemeenten van Flevoland, onderwijs, werkgevers, detailhandel, recreatie en toerisme.

Tijdens dit traject zijn de vertrekpunten gedefinieerd voor de openbaar-vervoervisie:

1. Het openbaar vervoer in Flevoland kent 2 gezichten; Daar waar het openbaar vervoer concurrerend is met de auto en daarmee een fileoplossend vermogen heeft. Dit overigens alleen tijdens de spitsperiode en in de spitsrichting. En het deel waar geen of nauwelijks sprake is van concurrentie met de auto hoewel er wel sprake is klantwervend vermogen.
2. Buiten de spitsperiodes en in de tegenspitsrichting zijn er relatief veel ‘lege stoelen’ in het openbaar vervoer. Dit biedt mogelijkheden voor het met behulp van prijsdifferentiatie meer reizigers te winnen zonder evenredig meer kosten.
3. Het bestaande openbaar-vervoernetwerk kent nog een aantal ‘blinde vlekken’. Gebieden waar gedurende de gehele dag of in de avonden en weekenden onvoldoende openbaar vervoer is.
4. Het busvervoer in Flevoland kent ten opzichte van de trein relatief weinig incidentele reizigers. Zo’n 6% van de busreizigers in Flevoland reist minder dan 1 maal per week met de bus, tegen

¹ Amendement statenfractie PvdA vergadering 26 mei ‘04 en de SGP- en SP-Statenfractie op 4 nov. ’04.

18% van de treinreizigers. Mogelijke drempels zijn informatievoorziening, imago en het ingewikkelde kaart- en tariefsysteem.

5. Het extra investeren in de bus tegen files is erg duur terwijl het effect (uitgedrukt in automobilisten die hierdoor voor de bus kiezen) gering is. Alleen in specifieke situaties is de bus in staat een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto. In Flevoland betreft dit de (spits)lijnen tussen de verder van de stations gelegen wijken in Almere en Amsterdam en Schiphol. Het is vooral de trein die in staat is relevante hoeveelheden automobilisten tot het openbaar vervoer te ‘verleiden’. De komst van de Hanzelijn biedt in dit verband goede kansen.
6. Het openbaar busvervoer volledig gratis maken kost 29 mln. euro extra als gevolg van het wegvallen van de opbrengsten en de toename van de kosten door extra gebruik. Deze toename vindt vooral plaats in het sociaal recreatieve verkeer. Hierbij is nog geen rekening gehouden met treinreizigers die van de trein overstappen op de gratis bus.
7. De provincie hecht zeer aan het recht op mobiliteit. Dus openbaar vervoer als voorwaarde om deel te kunnen nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten.
8. Er bestaat breed draagvlak voor het inzetten van de regiotaxi op de dunne vervoerstromen onder voorwaarde dat de reizigerstarieven gelijkens vertonen met het reguliere openbaar vervoertarief.

5. Onze missie

Het bieden van de juiste vorm van openbaar vervoer, aansluitend op de behoeften van de reizigers en op specifieke situatie staat voorop. Dit kan verschillen per gebied, moment of doelgroep. Reizigersgroei is geen doel op zich.

Dit is vertaald in de volgende missie:

Wij zorgen voor adequaat en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen in Flevoland.

6. De openbaar vervoer visie

6.1. De rol van het openbaar vervoer in Flevoland

Om te bepalen wat adequaat en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen is, is het van belang te bepalen welke rollen het openbaar vervoer in Flevoland vervult. We onderscheiden de volgende 3 hoofdfuncties:

1. Basismobiliteit

Mobiliteit is een voorwaarde om deel te nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten en om gebruik te maken van voorzieningen. Het openbaar vervoer moet hierin voorzien voor diegenen die niet kunnen beschikken over een auto en voor wie de (brom)fiets geen geschikt alternatief is.

2. Bereikbaarheid van stedelijke netwerken

Het openbaar vervoer moet een bijdrage leveren aan bereikbaar houden van de steden, daar waar deze onder druk staat door files en parkeerproblemen. Door met het openbaar vervoer een alternatief te bieden met onbelemmerde doorgang en zonder parkeerproblemen wordt de bereikbaarheid gegarandeerd. Daarnaast levert de overstap van automobilisten naar het openbaar vervoer een bijdrage aan de verbetering van de doorstroming voor het autoverkeer en de beperking van de parkeerdruk.

3. Bereikbaarheid van voorzieningen en werklocaties

Voor het goed functioneren van voorzieningen en werklocaties is een goede bereikbaarheid essentieel. De bereikbaarheid in relatie tot die van mogelijke alternatieve reisbestemmingen, kan van invloed zijn op de keuze van de bestemming, Mede in samenhang met de bovengenoemde functies, maar ook omdat sommige reizigers de voorkeur geven aan reizen met het openbaar vervoer, geldt dit ook voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

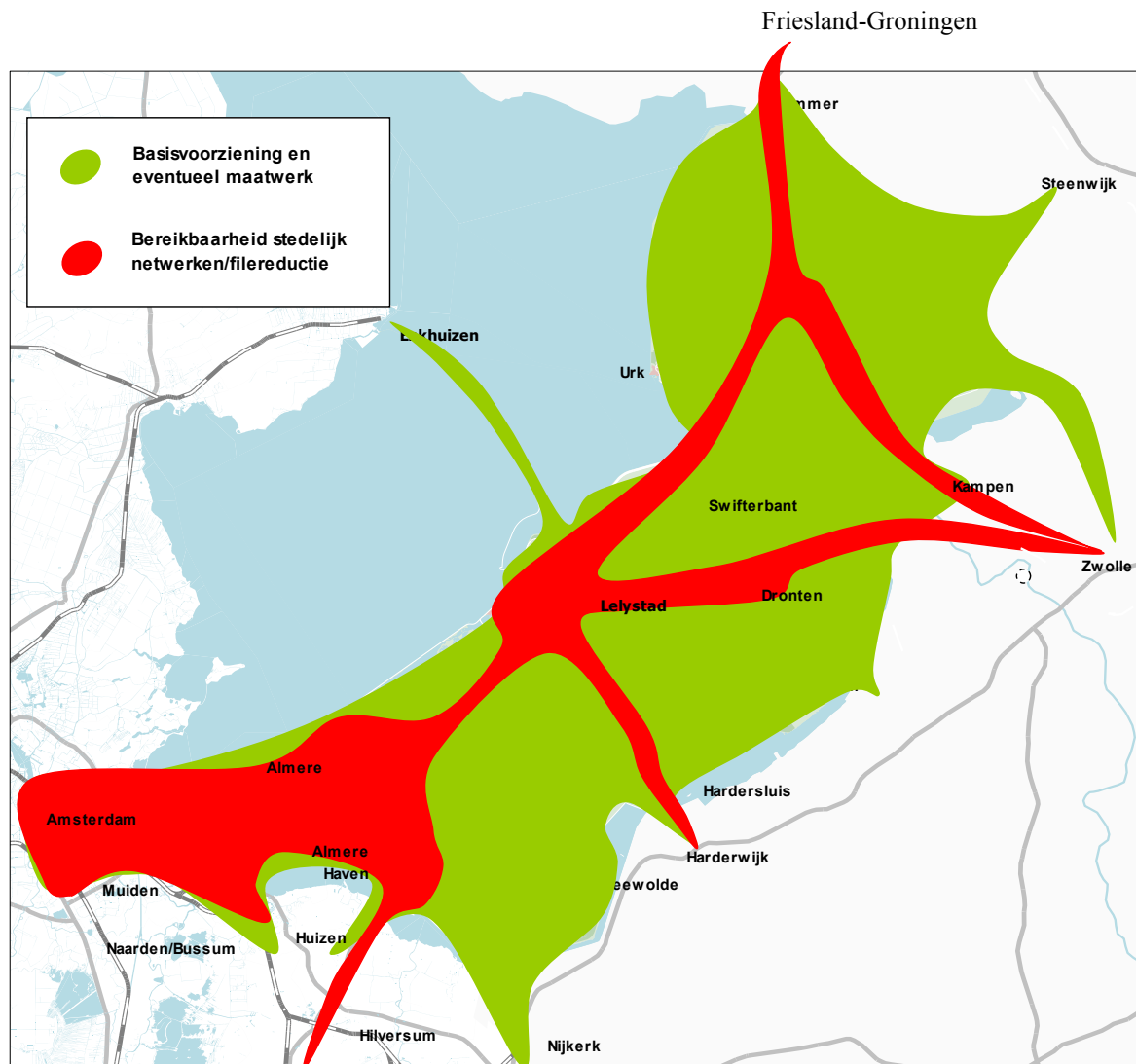
Naast deze hoofdfuncties vervult het openbaar vervoer in Flevoland nog een rol bij het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen door autoverkeer.

6.2. Netwerkvisie

De in de vorige paragraaf onderscheiden rollen van het Flevolandse openbaar vervoer kunnen worden waargemaakt met een provinciedekkende basisvoorziening in combinatie met maatwerk. De basisvoorziening biedt iedereen gedurende de hele week en de hele dag de mogelijkheid elke locatie te bereiken die over de weg bereikbaar is. Dit hoeft geen reizigerswervende voorziening te zijn, maar een acceptabele voorziening voor diegenen die niet op een andere wijze in hun vervoer kunnen voorzien.

Naast deze basisvoorziening wordt maatwerk geboden op die verbindingen waar extra kwaliteit of een andersoortige openbaar-vervoervoorziening gewenst is voor de bereikbaarheid van stedelijke netwerken en de bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheidslocaties. In tegenstelling tot de aanbodgerichte basisvoorziening is dit maatwerk vraaggericht. Het richt zich op de specifieke behoeften van grote reizigersstromen, bepaalde doelgroepen en overige belanghebbenden.

Bovenstaande is uitgewerkt in het volgende kaartbeeld.



6.2.1. Basisvoorziening

De basisvoorziening bestaat uit een verbindend net en een ontsluitend net. Op knooppunten komen deze netwerken bij elkaar.

Het *verbindend net* biedt zeven dagen per week snelle, frequente verbindingen tussen de knooppunten. Er wordt uitgegaan van een frequentie van minimaal twee maal per uur overdag en één maal per uur 's avonds en in het weekend. Het verbindend net bestaat uit zowel trein- als busverbindingen. In uitzonderingsgevallen, bij zeer geringe reizigersaantallen, kan dit ook met vervoer op afroep, zoals de regiotaxi. Voorwaarde is dan wel dat een goede aansluiting wordt geboden op het overige openbaar vervoer.

Het *ontsluitend net* verbindt de knooppunten met ieder gewenst adres binnen het invloedsgebied van dit knooppunt. Hiervoor worden, afhankelijk van de reizigersaantallen, buslijnen en de regiotaxi ingezet.

Om de schakelfunctie tussen verbindend net en ontsluitend net te kunnen vervullen, moet een *knooppunt* de reiziger zekerheid bieden op:

- Snelle, frequente verbindingen tussen de knooppunten.
- Gemakkelijk en vlotte overstapgelegenheid op verbindende lijnen en aanvullend vervoer.
- Toegankelijkheid, veiligheid, comfortabele wachtvoorzieningen en parkeervoorzieningen voor fiets en op een aantal locaties ook voor de auto.
- Reisinformatie.

Knooppunten kunnen zowel in werk- en/of woongebieden liggen, als op- en uitstappunten, als op het raakpunt van verschillende verbindende openbaar- vervoerlijnen, als logische overstappunten.

Knooppunten zijn niet statisch, maar groeien mee met andere ruimtelijke ontwikkelingen. Aanvullingen hierop zijn zeker mogelijk.

Een optimale samenhang tussen lijngebonden openbaar vervoer en de regiotaxi vereist goede reisinformatie voorafgaand aan en tijdens de reis over de aansluitingen en de ritreservering.

6.2.2. Maatwerk

Het maatwerk is zeer divers, en bestaat uit onder andere hoogwaardige busverbindingen, spitslijnen voor forenzen, scholierenlijnen, lijnen naar recreatieve bestemmingen, nachtlijnen en doelgroepenvervoer. Afhankelijk van de specifieke behoefte kunnen hier nog vervoervormen aan worden toegevoegd.

6.2.3. Wensbeeld

Tussen nu en 2015 zal het openbaar vervoer in Flevoland zich sterk ontwikkelen op de railverbindingen met Zwolle, Utrecht en Amsterdam. In 2012 wordt de eerste stap gezet door middel van de Hanzelijn tussen Lelystad, Dronten en Kampen/Zwolle. Met de realisatie van de groeidoelstellingen van Almere moeten de IJmeerverbinding en de Zuiderzeelijn volgen.

De gewenste bevolkings- en economische ontwikkeling van de NOP vereisen aantrekkelijke en snelle openbaar-vervoerverbindingen met de rest van Flevoland, de Randstad en Noord en Oost-Nederland. Een hoogwaardige spoorverbinding in de vorm van de Zuiderzeelijn is hier gewenst. De verbinding met Oost-Nederland wordt vormgegeven door een hoogwaardige (snelle, comfortabele) busverbinding met Kampen en Zwolle.

Een deel van het verbindend net wordt ingevuld door bovenstaande railverbindingen. Voor de overige verbindingen worden buslijnen ingezet. Alleen bij zeer geringe reizigers aantallen verzorgt de regiotaxi de verbinding tussen knooppunten. Het basisnet wordt gecompleteerd met ontsluitende buslijnen en de regiotaxi, die de verbinding tussen de woon- en werkgelegenheidslocaties en de knooppunten verzorgen.

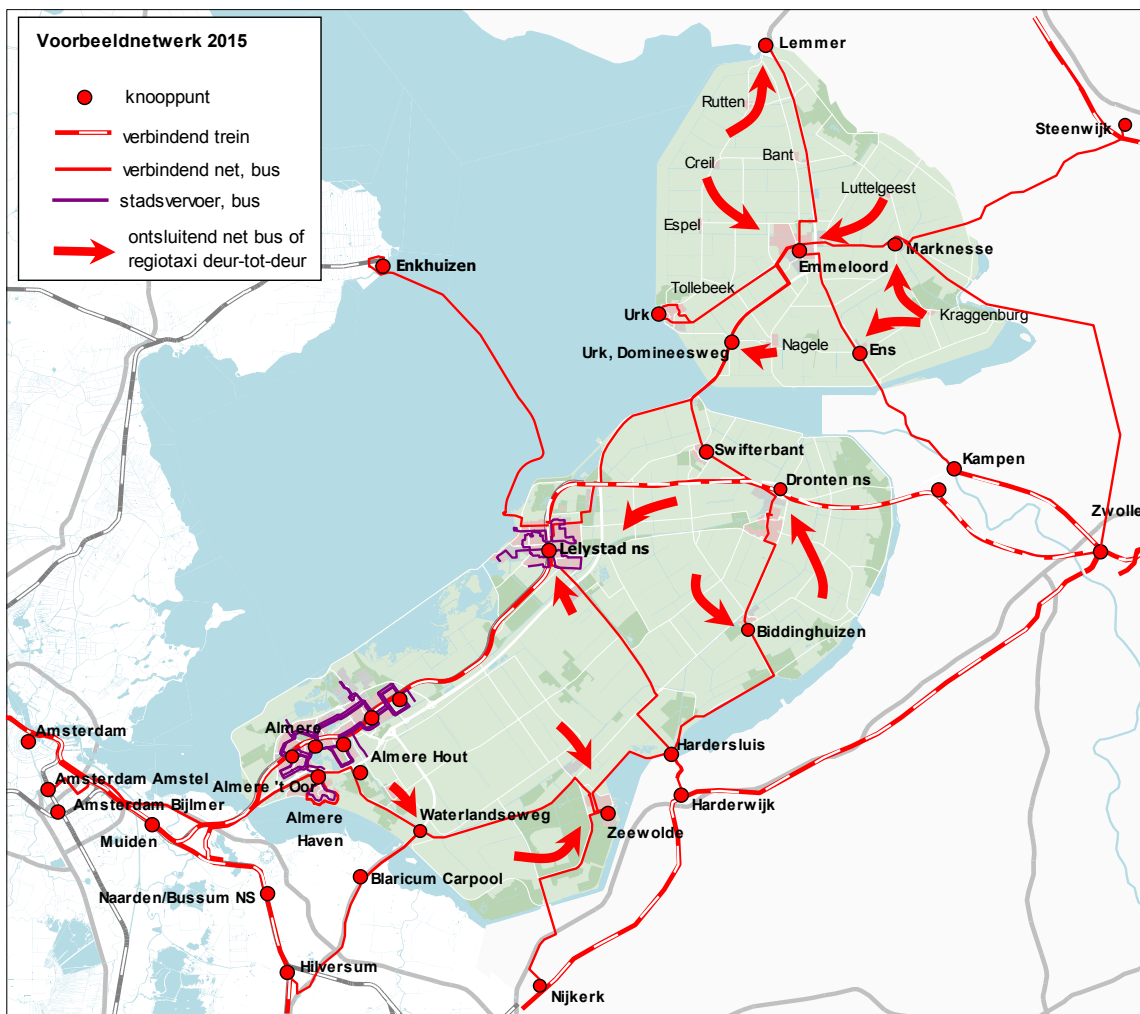
Naast het bieden van basismobiliteit speelt de bus een belangrijke rol als het gaat om het bieden van een goed alternatief voor de auto waar de bereikbaarheid onder druk staat door files en parkeerproblemen. Hiervoor worden snelle woon-werk pendels ingezet tussen de grote woon- en werklocaties binnen en buiten Flevoland (Almere – Amsterdam, Almere Haven – Bussum). Naast bovengenoemde hoogwaardige busverbinding Emmeloord-Kampen-Zwolle, worden vooruitlopend op de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn op de verbindingen Lelystad-Kampen-Zwolle en Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Groningen eveneens hoogwaardige buslijnen ingezet.

Een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de daarmee samenhangende groeiende vervoerbehoefte vraagt om een passende openbaar-vervoerverbinding met Schiphol, Lelystad en Harderwijk. Een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding behoort op langere termijn tot de mogelijkheden.

Ten slotte is er de mogelijkheid om voor de bereikbaarheid van voorzieningen als onderwijsinstellingen, recreatiegebieden, attractieparken, zorginstellingen en bedrijventerreinen en ten behoeve van specifieke doelgroepen specifieke openbaar-vervoervoorzieningen op maat te realiseren. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld aanbiedingen om met de regiotaxi naar recreatiegebieden te reizen, campingbussen en bedrijfsvervoer van en naar knooppunten.

Om de gewenste positieve bijdrage te leveren aan de luchtkwaliteit wordt bij concessieverlening bevorderd dat het busmaterieel voldoet aan hoge emissienormen.

Het volgende kaartbeeld geeft een voorbeeld weer van een mogelijke uitwerking van bovenstaand wensbeeld.



6.3. Organisatie

De provincie ziet zichzelf als hoofdverantwoordelijke voor de basisvoorziening in Flevoland. Deze verantwoordelijkheid deelt zij met de gemeenten Almere en Lelystad, die verantwoordelijk zijn voor het stadsvervoer, en met het rijk, die verantwoordelijk is voor het spoorvervoer.

Voor het maatwerk vindt de provincie de belanghebbenden (partijen die vanuit hun doelgroep of klant belang hebben bij openbaar vervoer) bij de specifieke voorziening medeverantwoordelijk. Met deze partijen, de zgn. stakeholders, wil de provincie om tafel. De stakeholders van het OV in Flevoland zijn ruwweg de gemeenten, onderwijsinstellingen, bedrijfsleven, recreatiebedrijven, uitgaansgelegenheden (ontspanningsmarkt), zorgverzekeraars. Ook de provincie zelf kan vanuit bepaalde doelen als stakeholder optreden.

De provincie ziet voor zichzelf (naast de gemeenten Almere en Lelystad) de rol weggelegd van opdrachtgever van al het openbaar vervoer. Deze rol omvat verschillende functies, namelijk inkoper, subsidieverlener, bewaker van de kwaliteit en coördinator tussen de partijen die gebruik maken van het openbaar vervoer dan wel die er baat bij hebben.

De provincie organiseert het maatwerk, in overleg met de stakeholder(s), maar verlangt in de meeste gevallen van de stakeholders en de consumenten een bijdrage in de kosten. De provincie wil subsidies geven in het geval dat:

1. Het maatwerk een significante bijdrage levert aan het provinciale mobiliteitsbeleid. Bijvoorbeeld doordat de extra kwaliteit van het maatwerk automobilisten op congestiegevoelige verbindingen verleidt de overstap te maken naar het openbaar vervoer. Het betreft hier de forenzenlijnen Almere-Amsterdam, Almere Haven-Bussum, Emmeloord-Zwolle en Lelystad-Dronten-Zwolle (tot de komst van de Hanzelijn).
2. Het maatwerk voor de reizigers en voor de exploitatie grote voordelen biedt. Bijvoorbeeld bij speciale evenementen of scholierenvervoer waar het 'uit de basisvoorziening halen' van deze doelgroepen goedkoper is voor de exploitatie en beter (sneller/comfortabel) voor de reiziger.

De hoogte van de provinciale bijdrage is afhankelijk van de mate waarin de provincie haar eigen doelen ziet verwezenlijkt met dit maatwerk.

6.4. Tarievenbeleid

Om iedereen die niet zelf in zijn of haar vervoer kan voorzien de mogelijkheid te bieden deel te nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten, moet in ieder geval de basisvoorziening voor iedereen betaalbaar zijn. Dit vereist dat ook voor de regiotaaxi, voor zover deze de functie als basisvoorziening vervult, de tarieven in de lijn liggen van het gebruikelijke openbaar vervoertarief. Dit geldt op de verplaatsingen die een knooppunt als herkomst of bestemming hebben, zonder dat reizigers de mogelijkheid hebben deze reis of een aanmerkelijk deel daarvan per lijnbus te maken.

Om de mobiliteit van diegenen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn verder te bevorderen en om een efficiëntere benutting van de zitplaatscapaciteit te bevorderen wordt overwogen korting te geven op die momenten dat het openbaar vervoer ruimte biedt voor extra reizigers. In dit kader zal onder andere op één of enkele buslijnen een experiment met gratis openbaar vervoer gedurende de daluren plaatsvinden.

Voor het maatwerk zijn hogere tarieven mogelijk, omdat het een extra service ten opzichte van de basisvoorziening betreft. Voorwaarde is dan wel dat reizigers een alternatieve reismogelijkheid via de basisvoorziening tegen het gebruikelijke openbaar vervoertarief hebben. Stakeholders kunnen een bijdrage leveren in de kosten om zo het tarief voor bepaalde doelgroepen te verlagen of het zelfs gratis te maken. Dit kunnen bijvoorbeeld gemeenten zijn die bepaalde inkomensgroepen op deze wijze gratis openbaar vervoer willen aanbieden. Maar ook attractieparken die bij bezoek het buskaartje betalen voor hun bezoekers. Tariefverlagingen moeten altijd afgestemd worden met de provincie, om de kosten in de hand te houden en te voorkomen dat het vervoer aan zijn eigen succes ten onder gaat.

In de bestaande situatie, met de verschillende kaartsystemen en de indirecte opbrengstenverrekening, is dit voorgestelde tarievenbeleid in de praktijk nauwelijks uitvoerbaar. Met de komst van de chipkaart wordt het op termijn echter mogelijk met één betaalkaart over het gehele netwerk te reizen. De introductie van de chipkaart wordt in 2007 verwacht op de trein en buslijnen. De introductie in de regiotaaxi volgt later.

7. De rekening

Uitgangspunt is dat de realisatie van de openbaar-vervoervisie niet mag leiden tot hogere kosten ten opzichte van de huidige situatie. De completering van de basisvoorziening kost echter veel geld. Onder andere vanwege de hogere eisen aan de verbindende lijnen, de uitbreiding van de rol van de regiotaxi en de vereiste investeringen in de knooppunten. Door hogere tarieven en bijdragen van stakeholders te verlangen voor het maatwerk, kan dit deels worden gecompenseerd. De komst van de Hanzelijn levert vanaf 2012 een forse besparing in de exploitatielasten, doordat de huidige busverbindingen tussen Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle (grotendeels) kunnen vervallen.

Op de volgende pagina volgt een indicatieve kostenberekening voor de situatie in 2015 op basis van het voorbeeldnetwerk uit paragraaf 6.2.3 en frequenties voor het verbindend net van ten minste 2 maal per uur overdag en 1 maal per uur 's avonds en in het weekend. Hoewel de berekening laat zien dat uitgaande van het huidige openbaar-vervoerbudget geen budgetruimte lijkt te resteren voor maatwerk als woon-werkshuttles, schoolvervoer, recreatieve voorzieningen en dergelijke, blijkt dat de essentie van de visie binnen handbereik ligt. De nadere uitwerking van de visie biedt nog voldoende aangrijpingspunten voor kostenbesparing en/of opbrengstverhoging waardoor het uitgangspunt van budgetneutrale invoering kan worden vastgehouden.

Kapitaallasten knooppunten & doorstroming

<u>Kosten opwaarderen 12 knooppunten¹</u>	€ 4,8 miljoen
Jaarlijkse lasten investering op basis van 15 jaar:	€ 0,3 miljoen

Exploitatielasten Basisvoorziening (inclusief reizigersopbrengsten, pp 2005)

Kosten stadsvervoer Almere + ontwikkeling nieuwe gebieden	€ 9,2 miljoen
Kosten stadsvervoer Lelystad	€ 2,1 miljoen
Kosten verbindende lijnen basisvoorziening ²	€ 7,2 miljoen
Kosten ontsluitende lijnen basisvoorziening	€ 0,5 miljoen
<u>Kosten regiotaxi vanuit knooppunten³</u>	€ 1,5 miljoen+
	€ 20,5 miljoen

Exploitatielasten maatwerk (inclusief reizigersopbrengsten, pp 2005)

Almere Stad-A'dam, Almere-Bussum, Emmeloord-Zwolle	€ 1,3 miljoen
<u>Overig maatwerk (shuttles, schoolbussen, recreatiependels etc.)</u>	P.M.+

Totaal jaarlijkse kosten	€ 22,1 miljoen + P.M.
Totaal jaarlijks exploitatiebudget 2015⁴	€ 22,1 miljoen

¹ Binnen Flevoland, niet zijnde bestaande of toekomstige stations. Raming € 0,4 miljoen per knooppunt.

² Zonder de huidige busverbinding Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle (i.v.m. Hanzelijn) en exclusief het maatwerk Almere Stad-Amsterdam, Almere Haven-Bussum en Emmeloord-Zwolle.

³ Op basis van blauwe strippenkaarttarief per zone exclusief stedelijk gebied Almere.

⁴ Budget openbaar vervoer Flevoland 2015 (pp 2005), op basis van huidig aandeel openbaar vervoer in BDU.

8. Opgaven voor de toekomst

In het voorgaande is de visie voor het openbaar vervoer in Flevoland op hoofdlijnen geschetst. De realisatie daarvan vraagt op 5 onderdelen nadere uitwerking. De inzet hierbij is, vanuit het bestaande netwerk als goede basis, stap voor stap het openbaar vervoer ombouwen tot een toekomstvast product. Hierbij is het belangrijk deze stappen te koppelen aan de voorwaardenscheppende externe ontwikkelingen. Dus niet eerst de verbindende lijnen tussen Lelystad en Zwolle opheffen voordat de Hanzelijn werkelijk functioneert. Niet werken met knooppunten voordat deze knooppunten ook werkelijk de gewenste ‘aankleding’ hebben. De uitwerking van onderstaande punten resulteert in de loop van 2006 in een tactisch beleidskader in de vorm van een basisprogramma van eisen voor al het openbaar vervoer in de provincie. Bij de volgende aanbestedingsronde van concessies, vanaf 2010, zal de visie uiteindelijk in operationele zin worden geïmplementeerd.

De opgaven voor Flevoland en haar partners Lelystad en Almere zijn samengevat:

1. Nader uitwerken productformule basisvoorziening (vorm, kwaliteit, frequenties, tijdvensters beschikbaarheid, maximale aantal overstappen, voorzieningen, tarieven, informatie).
2. Uitwerken productformules voor maatwerk op de dikke reizigersstromen, met als eerste de bestaande verbindingen Almere-Amsterdam, Almere Haven-Bussum, Lelystad-Zwolle en Emmeloord-Zwolle.
3. Uitwerken van de ligging en inrichting van knooppunten, met specifieke aandacht voor de groeigebieden in Almere.
4. Uitwerken van het tarievenbeleid gericht op
 - Tariefdifferentiatie tussen reizen in de spits- en in de daluren en tussen de basisvoorziening en het maatwerk, mede gebaseerd op een experiment van gratis openbaar vervoer in daluren.
 - Toepassing van een tarief in lijn met het gebruikelijke openbaar vervoer tarief voor de regiotaxi, in die gevallen dat deze functioneert als basisvoorziening. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de resultaten van het experiment met strippenkaarttarief in de regiotaxi dat in september 2005 van start is gegaan in de Noordoostpolder.
5. Concretiseren van het stakeholderbeleid en het subsidiebeleid voor maatwerkvoorzieningen, specifiek voor de zorgpartijen, onderwijssector, recreatieve bestemmingen en bedrijfsleven en de gemeenten als het gaat om tarievenbeleid voor doelgroepen.