

OV-visie Flevoland (concept)

11 september 2002

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding tot een OV-visie	4
1.2	Relatie met het PVVP	5
1.3	Doelstelling	5
1.4	Werkwijze	5
1.5	Leeswijzer	5
2.	Ontwikkelingen in het openbaar vervoer	6
2.1	Bekostiging van het openbaar vervoer	6
2.2	VOC-status	6
2.3	Kaart- en tariefsysteem	6
2.4	Toegankelijkheid	7
2.5	Socio-economische ontwikkelingen	7
2.6	Concessiegebieden en aanbesteding	7
3.	Visie	8
3.1	PVVP-streefbeeld	8
3.2	Toetsing aan het PVVP en ontwikkeling sinds 1998	8
3.3	Probleemanalyse	9
3.4	Uitgangspunten	10
3.5	Visie	10
4.	Uitwerking	14
4.1	Financiële uitgangspunten en berekeningswijze	12
	<i>4.1.1 Budget</i>	12
4.2	Kosten	12
	<i>4.2.1 Doorrekening huidige situatie</i>	12
	<i>4.2.2 Financiële consequenties voorstellen op lijnniveau</i>	13
4.3	Uitwerking CVV	14
	<i>4.3.1 Huidig gebruik CVV-concepten in Flevoland</i>	14
	<i>4.3.2 Programma van eisen toekomstige CVV</i>	
	<i>4.3.3 Overgangssituatie</i>	
5.	Gevolgen voor reiziger, gemeenten en provincie	16
5.1	Gevolgen	16
	<i>5.1.1 Gevolgen voor de reiziger</i>	16
	<i>5.1.2 Gevolgen voor de gemeenten</i>	16
	<i>5.1.3 Gevolgen voor de provincie</i>	16
6.	Conclusies en aanbevelingen	17
6.1	Conclusies	17
6.2	Aanbevelingen	17

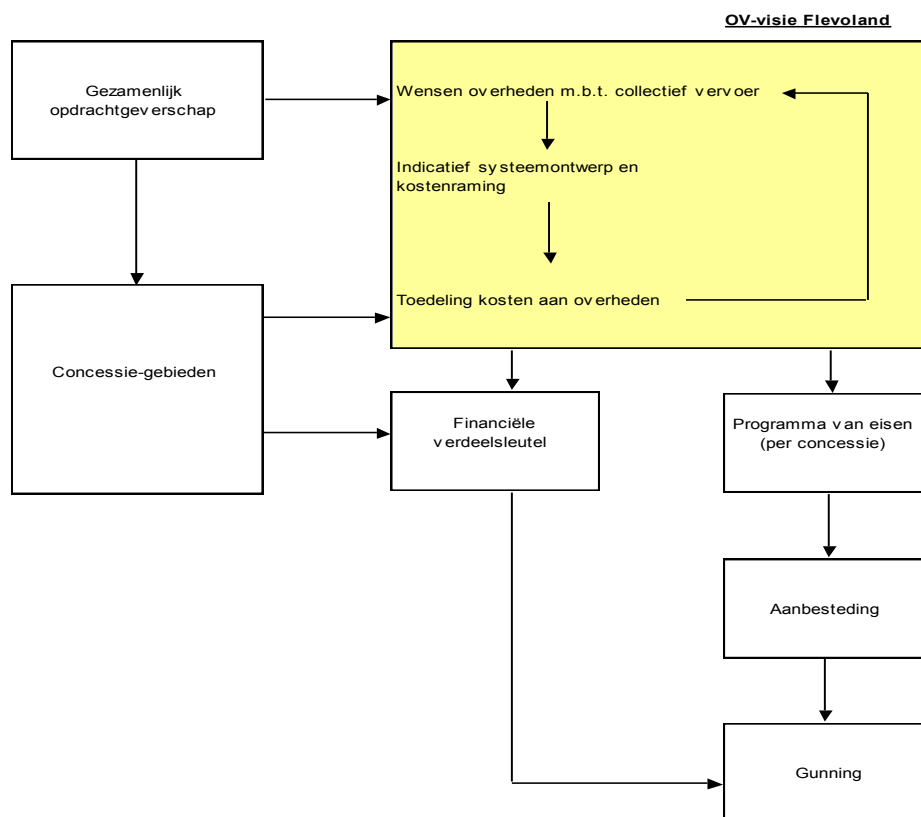
1. Inleiding

1.1. Aanleiding tot een OV-visie

De wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling van het streekvervoer hebben in het verleden veelvuldig geleid tot discussie tussen de provincie en de gemeenten omtrent het aanvaardbare minimumvoorzieningenniveau en de rol van het CVV (collectief vraagafhankelijk vervoer). Gebleken is dat er een spanning bestaat tussen de provinciale behoefte om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de beperkte beschikbare rijksbijdrage voor openbaar vervoer en wens van zowel gemeenten als provincie om een zo goed mogelijk OV-aanbod voor hun inwoners te bewerkstelligen. Deze spanning wordt versterkt doordat enkele gemeenten, vanuit de verantwoordelijkheid voor het Wvg-vervoer, een systeem van collectief vraagafhankelijk vervoer exploiteren waarbij het exploitatieresultaat mogelijk samenhangt met de inrichting van het lijngebonden OV, dat onder regie van de provincie wordt uitgevoerd.

Deze discussies zijn voor het Vervoerberaad Flevoland aanleiding geweest voor de ontwikkeling van een visie op het voorzieningenniveau van het OV, met de nadruk op de onderkant daarvan. Het is van belang om een integraal beeld te hebben op het toekomstige openbaar vervoer, waarbij aandacht naar de vervoerkundige en financiële aspecten wordt gekeken en waarbij afspraken worden gemaakt met betrokken partijen.

Het belang van een dergelijke breed gedragen visie wordt versterkt doordat de provincie momenteel werkt aan de voorbereiding van de aanbesteding van het openbaar streekvervoer. De OV-visie leidt tot een wensbeeld voor het OV in Flevoland en de toedeling van de kosten en vormt de inhoudelijke basis voor de aanbesteding. Per concessie zullen het wensbeeld en de kostentoedeling worden vertaald in het programma van eisen en de financiële verdeelsleutel. Afbeelding 1.1. geeft dit schematisch weer.



1.2. Relatie met het PVVP

Het is niet de bedoeling met deze visie het OV-hoofdstuk van het PVVP te herzien. Gebleken is echter dat het huidige Provinciale Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) een te hoog abstractieniveau kent, dat niet toereikend is als toetsingskader voor de dienstregelingsvoorstellen en basis voor het programma van eisen ten behoeve van de komende aanbesteding van de OV-concessies. Deze visie beoogt daarom met name een nadere uitwerking van het PVVP voor de 'onderkant' van het streekvervoer te bieden voor de komende zes jaren.

1.3. Doelstelling

Doelstelling van de OV-visie is om een beleidskader te ontwikkelen voor het openbaar streekvervoer en de relatie met het collectief vraagafhankelijk vervoer voor de periode tot 2010, dat betrokken kan worden in de OV-aanbesteding en dat:

- aansluit op de behoeften van de reizigers;
- financieel past binnen de budgetruimte;
- aansluiting heeft op het PVVP-eindbeeld 2015;
- aansluit op de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de afzonderlijke partijen (gemeenten en provincie);
- gedragen wordt door betrokken partijen.

De stadsdiensten van Lelystad en Almere worden in deze notitie buiten beschouwing gelaten, omdat deze als redelijk zelfstandige netwerken zijn te beschouwen binnen het Flevolandse OV. Dit geldt ook voor het treinverkeer.

1.4. Werkwijze

Om te komen tot deze OV-visie heeft afstemming plaatsgevonden met de betrokken gemeenten door het organiseren van een workshop. In deze workshop zijn de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten voor de visie bepaald. Het voorgestelde voorzieningenniveau is tot stand gekomen op basis van een iteratief proces, waarbij een bepaald voorzieningenniveau met behulp van een rekenmodel is getoetst aan de financiële mogelijkheden, om vervolgens enkele malen bij te stellen en weer opnieuw te toetsen tot een niveau is bereikt waarbij voorzieningenniveau en budget met elkaar in evenwicht zijn. De concept-visie is in de Werkgroep Openbaar Vervoer besproken, alvorens deze is voorgelegd aan het Vervoerberaad.

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beknopt ingegaan op de ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de visie. Vervolgens is in hoofdstuk 4 de visie nader uitgewerkt, o.a. ten aanzien van de kosten. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de taken en verantwoordelijkheden van betrokken overheden. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de conclusies en aanbevelingen.

2. Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Alvorens in te gaan op de ontwikkeling van de visie is een korte analyse gemaakt van de ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer die mogelijk van invloed kunnen zijn op de visie.

2.1 De bekostiging van het openbaar vervoer

Het rijk heeft het voornemen om de huidige bekostigingsregeling met ingang van 2004 te vervangen. Het voorstel is dat OV-autoriteiten vanaf 2004 niet langer een bijdrage ontvangen die gerelateerd is aan de gerealiseerde vervoersopbrengsten (opbrengstsuppletie), maar dat een vaste bijdrage, welke gebaseerd is op de bijdrage die in 2003 is uitgekeerd, wordt ontvangen. De bijdrage van 2003 geldt als "historische nullijn" voor de volgende jaren. Aanvullend daarop wordt vanaf 2005 geleidelijk een groeibudget ingevoerd dat afhankelijk van structuurkenmerken wordt verdeeld over de verschillende OV-autoriteiten in Nederland. De exacte uitwerking hiervan zal in 2002/2003 zijn beslag krijgen. De invloeden van het nieuwe kabinet op deze voorgenomen ontwikkelingen zijn op dit moment niet exact bekend. Gelet op de bezuinigingstaakstelling moet rekening gehouden worden met negatieve effecten op o.a. het groeibudget. In deze visie is uitgegaan van het beleidsvoornemen om te komen tot een gewijzigde bekostiging.

Voordeel van deze nieuwe bekostigingssystematiek is dat een behoorlijke mate van zekerheid wordt gegeven over de hoogte van de budgetten in de komende jaren, doordat de rijksbijdrage niet langer afhankelijk zal zijn van in de voorgaande jaren gerealiseerde opbrengsten. Nadeel is dat de te verwachten vervoergroei met bijkomende stijging van de exploitatielasten als gevolg van de bevolkingsgroei in met name Almere niet automatisch tot uitdrukking komt in een hogere rijksbijdrage. De provincie Flevoland heeft hier inmiddels bij het Rijk tegen geageerd met als doel hier een correctie voor toegekend te krijgen om zo op termijn financieringsproblemen te voorkomen.

2.2 VOC-status

Naast bovenstaande verandering van de bekostigingssystematiek bestaat bij het rijk het voornemen om de OV-verantwoordelijkheid van VOC-steden met bijbehorende financiële middelen over te hevelen naar de provincies. Voor de provincie Flevoland betekent dit, dat de bevoegdheid en middelen voor de stadsdiensten van Almere en Lelystad naar verwachting overgaan naar de provincie. Op hoofdlijnen bestaan er drie mogelijkheden, waaruit nog een keuze moet worden gemaakt, namelijk:

- De provincie neemt haar bevoegdheid;
- De provincie decentraliseert de taken door naar de gemeente Almere en/of Lelystad;
- Er wordt een samenwerkingsovereenkomst aangegaan tussen de provincie en de gemeenten Lelystad en Almere.

De eerste mogelijkheid heeft de nodige gevolgen in personele zin en in de mate van afstemming met de gemeenten omtrent aanpalende beleidsterreinen. De tweede mogelijkheid heeft tot gevolg dat feitelijk de huidige situatie wordt voortgezet. De derde mogelijkheid gaat uit van samenwerking, waarbij taken en verantwoordelijkheden worden vastgelegd. De provincie zal naar verwachting eind 2002 hieromtrent, na overleg met de betrokken gemeenten, een standpunt innemen.

2.3 Kaart- en tariefsysteem

De Wet personenvervoer 2000 staat tariefvrijheid voor. Dit houdt in dat ook binnen de provincie gedifferentieerd met klanttarieven kan worden omgegaan. Naar verwachting wordt de chipkaart in 2004 geleidelijk ingevoerd.

2.4 Toegankelijkheid

Het doel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is om in 2010 het totale OV toegankelijk te hebben. Dit betreft zowel voertuigen, haltes alsmede hun omgeving. Dit heeft de nodige gevolgen in financiële zin. De geraamde kosten voor Flevoland bedragen € 2,3 mln¹. terwijl een budget beschikbaar is van slechts € 1,1 mln. Op dit moment wordt er door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoek gedaan naar de kosten/baten inzake de invoering van toegankelijk openbaar vervoer.

2.5 Socio-economische ontwikkelingen

Op basis van het ontwikkelingsperspectief voor Flevoland mag tot 2010 uitgegaan worden van een vervoergroei van ca. 20%. Deze vervoergroei wordt voornamelijk veroorzaakt door de bevolkingsontwikkeling van Almere, Zeewolde en Lelystad. Ten gevolge van de RO-ontwikkelingen in Dronten, Urk en de Noordoostpolder wordt weinig tot geen vervoergroei verwacht, bovenop de autonome groei. De verwachting is dat deze vervoergroei is op te vangen met frequentieverhogingen en dat deze nergens voldoende is om een systeemsprong te maken naar hoogwaardige OV-concepten, zoals light-rail e.d.

2.6 Concessiegebieden en aanbesteding

De provincie Flevoland is bezig om de concessiegebieden te bepalen en een aanbesteding van het openbaar vervoer voor te bereiden. Gestreefd wordt d.d. 1 januari 2004 het OV in Flevoland (inclusief Almere en Lelystad) te hebben aanbesteed. In de concessie worden de volgende zaken gedefinieerd:

- De samenstelling van het concessiegebied en de relatie met andere concessiegebieden. Het gaat hierbij om zaken als vervoerkundige samenhang, bestuurlijke grenzen en omvang van het vervoer;
- De omschrijving van het OV (vervoerssoort en voorzieningenniveau);
- De relatie tussen opdrachtgever(s) en vervoerder.

¹ Bron: provincie Flevoland

3. Visie

3.1 PVVP-Streefbeeld

In 2000 is het PVVP vastgesteld door de provincie Flevoland. De provincie streeft er naar het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit te vergroten. Echter niet overal in Flevoland is een even grote groei haalbaar. Het aandeel van het openbaar vervoer op een bepaalde relatie hangt samen met de kwaliteit van het openbaar vervoer in relatie tot de bereikbaarheid per auto of fiets. In stedelijke gebieden waar de vervoerstromen groot zijn, kan de kwaliteit van het openbaar vervoer beter zijn dan in de landelijke gebieden. Dit geldt vooral voor de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Omdat er grote verschillen binnen Flevoland bestaan, is gekozen voor een gedifferentieerd streefbeeld op basis van de kernenhierarchie dat als volgt is beschreven in het PVVP:

- ⇒ *Verbindend net van de eerste orde*
Het verbindend net van de eerste orde is een hoogwaardig openbaar vervoernet, dat qua tijd en comfort kan concurreren met de auto. 70% van alle kilometers in het Flevolandse openbaar vervoer wordt afgelegd op het verbindend net van de eerste orde. Verdergaande kwaliteitsverbeteringen op dit net, gecombineerd met een beleid dat gericht is op ontmoediging van het autogebruik moeten er toe leiden dat het aantal reizigerskilometers op dit net tussen 1995 en 2015 groeit met gemiddeld 125% (index 225).
- ⇒ *Verbindend net van de tweede orde*
Het verbindende net van de tweede orde is eveneens een hoogwaardig net, maar biedt minder kwaliteit dan het net van de eerste orde. De frequentie en snelheid zijn vaak wat lager. Hiermee hangt samen dat in de kernen die ontsloten worden door het net van de tweede orde minder mogelijkheden voor flankerend beleid zijn. De auto blijft in deze gebieden een aantrekkelijk alternatief.
Door het bieden van een goede kwaliteit wil de provincie het aandeel openbaar vervoer reizigers op deze relaties minimaal handhaven. Dat betekent dat de groei van het aantal reizigerskilometers gelijk opgaat met de bevolkingsgroei. Gemiddeld betekent dit een groei van het aantal reizigerskilometers op het verbindend net II van 60% in de planperiode.
- ⇒ *Ontsluitend net in de landelijke gebieden*
Dit net bedient plaatsen die niet door het verbindend net aan worden gedaan. De gemiddelde snelheid is relatief laag. Vaak is ook de frequentie laag, omdat dit net de dunner bevolkte gebieden aan doet. Een echte kwaliteitsverbetering is hier moeilijk te bereiken. De auto blijft een aantrekkelijk alternatief. Een groei van het aantal openbaar vervoerreizigers wordt hier niet verwacht.
De provincie streeft naar het handhaven van de huidige openbaar vervoervoorzieningen. Waar mogelijk worden verbeteringen doorgevoerd, zoals het CVV in de Noordoostpolder.
- ⇒ *Overig aanvullend vervoer*
De provincie wil dat het aandeel openbaar vervoergebruik in het sociaal en toeristisch-recreatief verkeer toeneemt.

3.2 Toetsing aan het PVVP en ontwikkeling sinds 1998

In afbeelding 3.2 is een vergelijking gemaakt met het voorzieningenniveau in de huidige situatie ten opzichte van het PVVP-wensbeeld 2015. Hierbij is gekeken naar de situaties van de weekdag, weekdagavond en het weekend. In afbeelding 3.3 wordt het huidige netwerk vergeleken met de situatie zoals deze was ten tijde van de overdracht van de OV-bevoegdheid aan de provincie Flevoland (1998).

De belangrijkste constatering op basis van de afbeeldingen zijn:

- Een groot aantal lijnen voldoet reeds aan het wensbeeld 2015 van het PVVP. Enkele lijnen bevinden zich in de weekenden nog onder het gewenste niveau van het PVVP;
- Het OV-aanbod in zuid en zuidwest Flevoland is verbeterd ten opzichte van 1998;
- In de Noordoostpolder is het voorzieningenniveau van het lijngebonden OV slechts licht gedaald en er is CVV ingevoerd onder de naam Mobimax;
- In oostelijk Flevoland is het voorzieningenniveau van het lijngebonden OV verslechterd. Ook hier is CVV onder de naam Regiotaxi Dronten, ingevoerd.

In zijn algemeenheid kan worden geconcludeerd dat het PVVP-ambitieniveau voor een deel al wordt waargemaakt en dat er sinds 1998 een herverdeling van het OV-aanbod over de provincie heeft plaatsgevonden en een uitbreiding van het aanbod, geconcentreerd rond Zeewolde.

3.3. Probleemanalyse

Zoals in de inleiding is aangegeven is er sprake van een spanning tussen wensen en verwachtingen van de gemeenten ten aanzien van het openbaar streekvervoer enerzijds en dat wat de provincie meent verantwoord te kunnen bieden binnen de huidige budgettaire kaders.

Deze spanning is te herleiden tot de volgende factoren:

- Sinds de overdracht in 1998 van de bevoegdheden voor het openbaar streekvervoer door het rijk aan de provincie heeft, als gevolg van door het rijk opgelegde bezuinigingstaakstellingen en vervoergroei in Almere en Zeewolde, een herverdeling plaatsgevonden van het OV-aanbod over de provincie (zie § 3.2). Vanuit hun verantwoordelijkheid om zich ten behoeve van hun inwoners in te zetten voor een zo goed mogelijk OV-aanbod is dit voor de gemeenten waar verslechtingen hebben plaatsgevonden moeilijk te accepteren.;
- Op een aantal relaties is de vervoervraag nog te gering om reeds nu een aanbod conform het PVVP 2015 te realiseren;
- De op handen zijnde verandering van de bekostigingssystematiek (zie § 2.1). Dit levert problemen op voor die gebieden waar door sterke bevolkingsgroei een vervoergroei wordt gerealiseerd (Almere en Zeewolde) en voor de financiering van bestaande CVV-concepten. Een toename van reizigersaantallen zal leiden tot hogere exploitatielasten, terwijl de rijksbijdrage niet evenredig meegroeit;
- De verantwoordelijkheden en exploitatierisico's van CVV zijn onevenwichtig verdeeld tussen de gemeenten en de provincie. Het CVV vervult zowel (een deel van) de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het Wvg-vervoer als de provinciale verantwoordelijkheid voor het bieden van OV op die relaties en tijdstippen waarop de vervoervraag te gering is om lijngebonden OV te bieden. Dit vraagt een nauwe afstemming tussen gemeenten en provincie op het gebied van financiën en systeemontwerp.
- De huidige CVV-systemen van de gemeenten Noordoostpolder en Dronten worden geëxploiteerd onder verantwoordelijkheid van en voor rekening en risico van de gemeenten. Door een sterke groei van het aandeel niet Wvg-reizigers leidt dit tot hogere exploitatielasten voor betreffende gemeenten dan voorzien.

Aangezien bij bovenstaande factoren zowel provinciale als gemeentelijke verantwoordelijkheden en belangen een rol spelen is een integrale benadering noodzakelijk.

3.4. Uitgangspunten

Om te komen tot de ontwikkeling van de visie zijn de onderstaande uitgangspunten gehanteerd:

- Er wordt zoveel mogelijk aangesloten op het PVVP-streefbeeld 2015; afwijkingen ten opzichte van het streefbeeld worden gemotiveerd.
- Het treinvervoer (verbindend net 1^e orde) wordt niet beschouwd in deze visie. Dit geldt eveneens voor het vervoer over water.
- Er wordt uitgegaan van de nieuwe bekostiging, zoals aangegeven in § 2.1;
- De vervoervraag en reizigersbehoefte zijn bepalend; gestreefd wordt naar een voor de reiziger helder en aantrekkelijk OV-netwerk.
- Bevoegdheden en financiële risico's dienen bij dezelfde partij te liggen: gemeenten dragen de financiële risico's voor het Wvg-vervoer en de provincie voor het openbaar streekvervoer.
- Vervanging van lijngebonden OV door vraagafhankelijk OV dient plaats te vinden op grond van objectieve criteria.

3.5. Visie

De belangrijkste resultaten van het ambtelijke overleg² zijn:

- Ten behoeve van de duidelijkheid voor de reiziger dienen lijnen zoveel mogelijk gedurende de hele week volgens vaste routes, frequenties en patroontijden te worden uitgevoerd.
- Het ideaalbeeld is een bediening van 6:00 tot 24:00 uur. Dit is een uitbreiding ten opzichte van het PVVP met 1 uur. Deze uitbreiding is enerzijds voorgesteld om e.e.a. te harmoniseren met de bedieningsperiode van het CVV. Anderzijds om het totale OV-aanbod meer wervend te maken.
- Vanwege de geringe vervoervraag 's morgens vroeg in de weekenden (met name 's zondags), zullen de lijndiensten in het weekend later in de ochtend starten.
- Een frequentie van 1x/uur geldt als minimum om voor lijngebonden bediening in aanmerking te komen. Bij lagere frequenties sluit het aanbod zodanig slecht aan op de behoeften van de reizigers dat beter kan worden gekozen voor CVV.
- Gestreefd wordt naar een provinciedekkend CVV systeem, voor rekening van en onder verantwoordelijkheid van de provincie, met de volgende kenmerken:
 - In principe een kostendekkend tarief. Echter, gemeenten kunnen afzonderlijk of gezamenlijk met de provincie een lager tarief overeenkomen voor alle reizigers in een bepaald gebied of voor een specifieke doelgroep (o.a. Wvg). Hierbij geldt in principe dat de partij die verantwoordelijk is voor de betreffende doelgroep dan wel kiest voor een lager tarief hiervan de financiële consequenties voor haar rekening neemt;
 - Alleen op vervoerrelaties die als OV-relatie worden aangemerkt zal, bij afwezigheid van een lijngebonden reisalternatief, een CVV-tarief gelden dat overeenkomt met het OV-tarief. Dit betreft de verbindingen waarop op een ander moment van de dag of week lijngebonden OV wordt geboden.

In combinatie met de beleidsvisie zoals deze is verwoord in het PVVP levert dit de volgende categorisering van het lijnennet op, met bijbehorende minimum kwaliteitseisen.

² Overleg Werkgroep OV van de provincie Flevoland

Verbindend net 1^e orde (7 dagen per week)

	Vorm	Frequentie	Bedieningstijd	Snelheid*)
Verbindend net I	Lijngebonden	Spits: 2/uur Dal: tenminste 1/uur	6.00 – 24.00 u	Vf-faktor: 1,5

Verbindend net 2^e orde / werkdagen

	Vorm	Frequentie	Bedieningstijd	Snelheid*)
Verbindend net II	Lijngebonden	1/uur	6.00 – 19.00 u	Vf-faktor: 1,5
	Lijngebonden bij voldoende vervoervraag; anders vraagafhankelijk	1/uur CVV: n.v.t.	19.00 – 24.00 u	Vf-faktor: 2,5 (CVV) Vf-faktor: 1,5 (lijn)

Verbindend net 2^e orde / weekenden

	Vorm	Frequentie	Bedieningstijd	Snelheid*)
Verbindend net II	Lijngebonden bij voldoende vervoervraag; anders vraagafhankelijk	1/uur CVV: n.v.t.	6.00 – 24.00 u	Vf-faktor: 2,5 (CVV) Vf-faktor: 1,5 (lijn)

Ontsluitend net (werkdagen en weekend, gedurende 7 dagen per week)

	Vorm	Frequentie	Bedieningstijd	Snelheid*)
Ontsluitend Net	Lijngebonden bij voldoende vervoervraag; anders vraagafhankelijk	1/uur CVV: n.v.t.	6.00 – 24.00 u	Vf-faktor: 2,5 (CVV) Vf-faktor: 1,5 (lijn)

*) Exclusief voor- en natransport

Doelgroepen

Het aanbod voor doelgroepen zal worden afgestemd op de omvang en behoeften van de doelgroep

De aspecten **betrouwbaarheid in uitvoering** en het te hanteren **reizigerstarief** zijn in deze visie niet nader beschouwd. De reden hiervoor is dat in het kader van de aanbesteding de provincie hier nog nadere invulling aan kan geven. Daarnaast heeft de provincie in de toekomst de mogelijkheid van tariefvrijheid. Hierdoor kan in de toekomst op een andere wijze een tariefinvulling worden gegeven aan delen van het lijnennet.

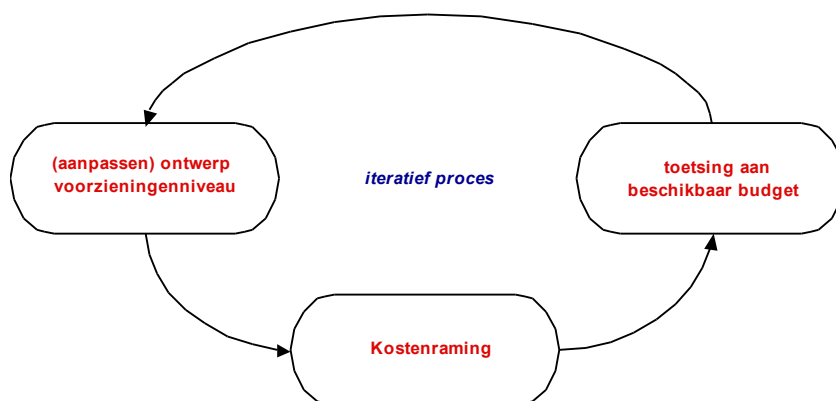
De reistijdverhouding auto/OV (VF-factor) is voor het verbindend net van de 1^e en 2^e orde aangepast ($Vf=1,5$), omdat in de praktijk gebleken is dat de gehanteerde Vf van 1,2 in het PVVP voor busvervoer niet als haalbaar mag worden geacht.

In onderstaande afbeelding is bovenstaande categorisering met de bijbehorende uitvoeringsvorm grafisch weergegeven.

<u>Categorie</u>	<u>Uitvoeringsvorm</u>
Verbindend net van de 1e orde	altijd lijngebonden
Verbindend net van de 2e orde	In principe lijngebonden, en soms CVV tegen OV-tarief
Ontsluitend net	
Overige relaties, die niet behoren tot een netcategorie m.u.v. doelgroepenvervoer	altijd CVV tegen kostendekkend tarief

In bijlage 1 is bovenstaande visie uitgewerkt tot een concreet lijnennet. Daarbij zijn de verschillende verbindingen ingedeeld per categorie. Het PVVP streefbeeld voor 2015 geldt daarbij als uitgangspunt. Indien een verbinding op grond van huidige en in de komende jaren te verwachten vervoervraag onvoldoende potentieel heeft om aan de PVVP ambitie te voldoen is dit aangegeven en wordt van het PVVP streefbeeld afgeweken. Vervolgens is het huidige lijnennet getoetst aan de visie en worden voorstellen gedaan voor wijzigingen. Daarbij is uitgegaan van een minimale vervoersbehoefte van gemiddeld 4³ reizigers per uur als ondergrens voor lijngebonden bediening van het ontsluitend net en het verbindend net van 2^e orde in de avonduren. Het resulterende lijnennet met bijbehorende frequenties is ingevoerd in een rekenmodel en getoetst aan het beschikbare budget. Het lijnennet is vervolgens net zolang bijgesteld totdat exploitatiekosten en budget in evenwicht zijn. In onderstaande afbeelding is dit proces weergegeven.

³ Bij een gemiddelde van 4 reizigers blijkt de spreiding ± 4 reizigers te zijn. Dit komt in de max. situatie uit op 8 reizigers.



4.1 Financiële uitgangspunten en berekeningswijze

4.1.1 Budget

Een belangrijk uitgangspunt voor de bepaling van het netwerk dat bij de aanbesteding wordt betrokken is het beschikbare OV-budget. Het budget bestaat uit de rijksbijdrage plus de vervoersopbrengsten (reizigersbijdrage). Hierbij wordt ervan uitgegaan dat het deel van de rijksbijdrage dat wordt besteed aan het lokale vervoer in Almere en Lelystad gelijk blijft aan dat in de huidige situatie.

Binnen deze middelen zijn enkele bedragen geoormerkt ten behoeve van verbetering van de toegankelijkheid en de sociale veiligheid van het openbaar vervoer. Daarnaast dient een deel van het budget (stimuleringsbudget) te worden aangewend ten behoeve van stimulering en/of bekostiging van nieuwe innovatieve projecten, marktwerking en communicatie en projecten gericht op kwaliteitsverbetering. Ten slotte dient ook het OV te water (veerverbinding Almere – Huizen) uit dit budget te worden bekostigd). Voor de periode tot 2010 kan worden uitgegaan van ongeveer de bedragen, vermeld in tabel 4.1. Het huidige budget is in beperkte mate hoger.

	Bedragen (mln)		
Rijksbijdrage	€	11,5	
Vervoersopbrengsten	€	6,8	+
Totaal budget	€	18,3	
Geoormerkte gelden	€	0,2	
Stimuleringsbudget	€	0,3	
OV te water	€	0,5	-
Budget t.b.v. uitvoering streekvervoer*	€	17,3	

* Incl. provinciale bijdrage CVV

Tabel 4.1.: Overzicht toekomstig OV-budget provincie Flevoland⁴

4.2 Kosten

4.2.1 Doorrekening huidige situatie

Aan de hand van een rekenmodel is de huidige situatie doorgerekend. In bijlage 2 wordt nader ingegaan op de uitgangspunten van dit model. De huidige contract-verplichtingen van het lijngebonden openbaar vervoer in Flevoland bedragen orde van grootte € 17,3 mln. Het rekenmodel is gevalideerd voor de huidige situatie. In tabel 4.2. is aangegeven op welke wijze het huidige budget is verdeeld over de onderscheiden perioden.

⁴ Bron: Provincie Flevoland

Onderscheiden periode	Kosten lijngebonden OV	
Weekdag-spits	€	5,98
Weekdag-dal	€	6,21
Weekdag-avond	€	2,47
Weekend-dag	€	2,04
Weekend-avond	€	0,62
totaal	€	17,32

Tabel 4.2. Kosten huidig lijnennet provincie Flevoland

4.2.2 Financiële consequenties voorstellen op lijnniveau

In tabel 4.3 zijn de financiële consequenties van bovenstaande uitwerking op lijnniveau weergegeven. Hiervoor zijn de rekenregels, zoals in bijlage 2 beschreven, gehanteerd.

Onderscheiden periode	Kosten lijngebonden OV	Kosten CVV (CVV-OV-tarief)	Totale kosten
Weekdag-spits	€ 5,98	€ -	€ 5,98
Weekdag-dal	€ 6,31	€ -	€ 6,31
Weekdag-avond	€ 2,54	€ 0,33	€ 2,87
Weekend-dag	€ 1,88	€ 0,24	€ 2,12
Weekend-avond	€ 0,69	€ 0,14	€ 0,83
Totaal	€ 17,40	€ 0,71	€ 18,11

Tabel 4.3.: Kosten toekomstig lijnennet provincie Flevoland

Opgemerkt dient te worden dat de vervoeropbrengsten afhankelijk van het OV-aanbod. In deze analyse is er vanuit gegaan dat de opbrengsten gelijk zullen blijven. Op dit moment is geen nadere analyse gemaakt van de kostendeckingsgraad per lijn en per periode.

Conclusie:

De kosten van het toekomstige OV-net komen niet overeen met het beschikbare budget. Er rest een tekort van € 0,8 mln.

Oplossingsmogelijkheden:

Op toch een OV-aanbod te ontwikkelen dat in overeenstemming is met het beschikbare budget van met € 17,3 mln, bestaan er de volgende mogelijkheden:

- Extra budget beschikbaar stellen ten behoeve van het jaarlijkse tekort van € 0,8 mln.
- De OV-aanbesteding af te wachten en op basis van dit resultaat een definitieve keuze maken. Mogelijk dat het aanbestedingsresultaat gunstig uitvalt
- De bedieningsperiode terugbrengen tot 23:00 uur op weekdays. Dit levert een besparing op van ongeveer € 0,8 mln.
- Het criterium 'minder dan 4 reizigers' verhogen, waardoor er meer lijngebonden OV door CVV tegen OV-tarief wordt uitgevoerd.

Aanbeveling:

Uit een van deze mogelijkheden dient een expliciete keuze gemaakt te worden. Aanbevolen wordt om in eerste instantie de bedieningsperiode terug te brengen tot 23:00 uur en op basis van het aanbestedingsresultaat te bekijken welke lijnverbindingen op basis van reizigersaantallen en ambities in aanmerkingen komen voor een uitbreiding naar 24:00 uur.

4.3 Uitwerking CVV

4.3.1 Huidig gebruik CVV-concepten in Flevoland

Zoals al aangegeven zijn in de provincie Flevoland op dit moment 2 CVV-concepten operationeel, te weten in Dronten en de Noordoostpolder. Beide systemen verschillen in beperkte mate qua uitvoering. Mobimax-Noordoostpolder beperkt zich tot het grondgebied van de gemeente. Regiotaxi Dronten biedt ook reismogelijkheden naar buiten de gemeente. Daarnaast zijn de tarieven voor OV-reizigers ongeveer €1,0 per zone. De Wvg-reizigers reizen tegen OV-tarief. In tabel 4.4 is het gebruik van de huidige CVV-systemen in de gemeenten Dronten en Noordoostpolder weergegeven. Uit deze beperkte cijfers valt op te maken dat het CVV voor niet-Wvg-geïndiceerden met name een rol speelt op relaties tussen de kernen, waar op andere tijdstippen een lijndienst wordt geboden maar waar deze vanwege de geringe vervoerspanning niet meer rijdt. CVV vervult voor deze reizigersgroep dus met name een rol als uitbreiding van de exploitatieperiode van de lijndiensten. Naar verwachting zal in de gemeente Dronten in het najaar 2002 een meer uitgebreide evaluatie plaatsvinden.

	Noordoostpolder	Dronten
• Aantal ritten/maand	7.850	2.100
• aandeel Wvg	32%	25%
• aandeel OV	68%	75%
• van kern tot kern	48% (Dorpen – Emmeloord) 44% (intern Emmeloord) 6% overig (dorpen-dorpen)	65%
• herkomst/bestemming in landelijk gebied	50%	35%
• binnen één kern	44% (Emmeloord)	Niet bekend

Tabel 4.4.: Resultaten CVV-projecten Flevoland op hoofdlijnen

Conclusie:

- Beide CVV-concepten 'trekken' nieuwe OV-reizigers. De reden hiervoor is het lage tarief per zone. Dit leidt tot exploitatieproblemen bij voornamelijk Mobimax-Noordoostpolder.

4.3.2 Uitwerking CVV

Op grond van de in paragraaf 3.5 geformuleerde visie dient bij het CVV onderscheid te worden gemaakt tussen ritten ter vervanging van lijngebonden OV en CVV op overige relaties (kris-kras). De eerste vorm vervult een functie als OV. De tweede vorm biedt een uitbreiding op het huidige serviceniveau van het OV.

Om het CVV efficiënt en tegen haalbare kosten te exploiteren wordt ernaar gestreefd reizigers zoveel mogelijk te combineren in dezelfde rit. Om dit mogelijk te maken kennen de meeste CVV-systemen de volgende kenmerken:

- Vooraanmeldingstijd van tenminste 1 uur.
- Marges in vertrektijd van 15 minuten voor tot 15 minuten na de afgesproken tijd.
- De mogelijkheid om af te wijken van de rechtstreekse route om andere reizigers op te halen of af te zetten.

CVV ter vervanging van lijngebonden OV

Om als vervanging van ritten van buslijnen te kunnen functioneren moet het CVV tenminste aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Dezelfde herkomst- en bestemmingsmogelijkheden als de buslijnen waarvoor ze in de plaats komen. Ten eerste betekent dit vervoer van halte tot halte in het bedieningsgebied van de op dat moment vervallen buslijn. Ten tweede zal het CVV reismogelijkheden tot over gemeente- en provinciegrenzen moeten bieden.
Een complicatie bij CVV van halte tot halte is dat het moeilijk van de reizigers is te verwachten dat ze al een kwartier voor de afgesproken tijd bij de halte staan, met de kans dat ze daar in totaal een half uur moeten wachten. Zelfs bij haltes met abri is dit niet reëel. Dit kan opgelost worden door een terugbelservice te bieden. Hierbij zal de vervoerder de reiziger na het plannen van de rit moeten bellen om de tijd door te geven waarop de reiziger bij de halte wordt opgehaald. Daarbij kan dan een marge van 5 minuten voor tot 5 minuten na de doorgegeven tijd worden aangehouden.
- Tenminste 1 maal per uur een vertrekmogelijkheid. Doordat CVV geen dienstregeling kent, is het aantal vertrekmogelijkheden onbepaald.
- Begrijpelijk voor de reiziger en een brede bekendheid. Hiervoor dienen de productformule en tariefstructuur begrijpelijk en voor de hele provincie uniform te zijn. Daarnaast moet er een goede informatievoorziening zijn die is geïntegreerd met die voor het lijngebonden OV (landelijke OV-reisinformatie 9292, busboekje, halte-informatie).
- Aansluiting op overig OV. Uitgaande van bovenstaande kenmerken van CVV (marges rond vertrektijd, omrijtijd) zal het voor de reiziger die willen overstappen vanuit of op lijngebonden OV moeilijk zijn de aansluiting in te schatten en bestaat de kans op zeer lange overstaptijden. Om dit te voorkomen kan op een aantal overstappunten een aansluitgarantie gelden, met een maximale overstaptijd van bijvoorbeeld 15 minuten.
- Een tarief dat gelijk is aan het tarief voor lijngebonden OV.

CVV op overige relaties (kris-kras)

Bovenstaande vorm van CVV kan eenvoudig worden uitgebreid tot vervoer op willekeurige vervoerrelaties van deur tot deur. Uit ervaringen met bestaande CVV-systemen is echter gebleken dat hiermee een dermate aantrekkelijke voorziening wordt geboden dat bij een tarief dat gelijk is aan het OV-tarief een groot aantal reizigers zal worden aangetrokken dat voorheen nooit of veel minder gebruik maakte van het OV. Om deze vervoersvorm financieel beheersbaar te houden zal hiervoor in principe een kostendekkend tarief in rekening worden gebracht. Daarbij kan worden uitgegaan van ongeveer € 3,75⁵ per OV-zone. Dit bedrag is dermate hoog dat er nauwelijks gebruik van zal worden gemaakt. Ter vergelijking: het huidige tarief in Dronten en Emmeloord voor niet-Wvg-geïndiceerde reizigers bedraagt ongeveer € 1,00 en een normale taxirit kost ongeveer € 6,75 per OV-zone.

Het CVV op overige relaties is ook geschikt voor het Wvg-vervoer, waarvoor de gemeenten verantwoordelijk zijn. Door voor hun Wvg-reizigers het verschil tussen het kostendekkend tarief en het OV-tarief bij te leggen, kunnen gemeenten hun Wvg-vervoer op een voordelige manier onder brengen in het CVV. Naast Wvg-geïndiceerden kunnen partijen in theorie ook andere reizigersgroepen subsidiëren, zonder dat dit leidt tot een hogere exploitatiebijdrage ten laste van een andere partij.

Indien de gemeenten bereid zijn de besparingen op het Wvg-vervoer die ontstaan door het onderbrengen van dit vervoer in het CVV deels in te zetten voor een kwaliteitsimpuls van het overig CVV kan het tarief van deur tot deur voor alle reizigers omlaag, zodat toch een aantrekkelijk CVV geboden kan worden dat verder gaat dan vervoer van halte tot halte.

⁵ Basis vanuit recente CVV-aanbestedingen.

5. Gevolgen voor reiziger, gemeenten en provincie

5.1 Gevolgen

In deze paragraaf zijn de gevolgen voor reiziger, gemeenten en provincie puntsgewijs weergegeven. Tevens is aangegeven of het een verbetering, verslechtering is, of dat e.e.a. ongewijzigd is gebleven.

5.1.1 Gevolgen voor de reiziger

- vervoeraanbod
 - + duidelijker aanbod
 - lijngebonden tenminste 1x/uur
 - verbindend net 1^e en 2^e orde gedurende hele week (tot 19:00 uur) lijngebonden
 - + uitbreiding reismogelijkheden door provinciedekkend CVV; dit is overigens tegen een kostendekkend tarief of een lager tarief dat door gemeenten en provincie wordt overeengekomen.
 - vervanging lijndiensten door CVV. Het tarief is ongewijzigd gebleven (OV), maar vooraanmelding van minimaal 1 uur is nu noodzakelijk
- kosten
 - hoger CVV-tarief op kris-krasrelaties. Voor de OV-reizigers die in Dronten en/of NOP gebruik maken van het CVV is dit een aanzienlijke verhoging van de kosten. Dit zal leiden tot een terugval in het gebruik indien geen maatregelen worden getroffen.

5.1.2 Gevolgen voor de gemeenten

- taken en verantwoordelijkheden
 - + geen verantwoordelijkheid voor organisatie en beheer CVV (OV-deel). Voor doelgroepen wel een verantwoordelijkheid (Wvg)
- kosten
 - + Besparing op Wvg-budget door:
 - geen exploitatielasten voor Wvg-vervoer op OV-relaties, op momenten dat er geen lijngebonden OV wordt geboden op deze relaties;
 - geen exploitatielasten voor de OV-functie van het CVV;
 - mogelijke schaalvoordelen door integratie van vervoerssystemen (o.a. Wvg met CVV).
- financiële risico's
 - + Geen financiële risico's voor CVV dat in de plaats komt van lijngebonden OV.
 - Mogelijk gedeeld financieel risico indien in overleg met provincie wordt gekozen voor aanvullende subsidiëring van doelgroepen of alle inwoners voor CVV op kris-krasrelaties.

5.1.3 Gevolgen voor de provincie

- taken en verantwoordelijkheden
 - Uitbreiding verantwoordelijkheid met organisatie en beheer CVV
- kosten
 - 0 Budgettair neutraal, tenzij expliciet gekozen voor lagere CVV-tarieven of uitbreiding voorzieningenniveau.
- financiële risico's
 - + financiële risico's voor CVV dat in de plaats komt van lijngebonden OV.

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1. Conclusies

Op basis van de hiervoor beschreven visie kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het verbindend net van de eerste orde, de spitslijnen en het doelgroepenvervoer blijft gehandhaafd, conform de huidige bediening;
- Op basis van vooraf vastgestelde criteria is het verbindend net 2^e orde en het ontsluitend net geanalyseerd, waarbij in perioden dat niet voldaan wordt aan het criterium van een frequentie van minimaal 1x/uur of het aantal reizigers op uurbasis minder is dan 4, CVV wordt voorgesteld tegen OV-tarief. Dit CVV rijdt uitsluitend van halte tot halte;
- Ten opzichte van het huidige PVVP is de bedieningsperiode verruimd van 23:00 uur naar 24:00 uur. Zodoende wordt aangesloten op de bedieningsperiode van het CVV;
- Om een kwaliteitssprong te maken wordt gebiedsdekkend CVV ingevoerd tegen in eerste instantie een kostendekkend tarief (€ 3,75 per zone). Echter, gemeenten kunnen afzonderlijk of gezamenlijk met de provincie een lager tarief overeenkomen voor alle reizigers in een bepaald gebied of voor een specifieke doelgroep (o.a. Wvg). Hierbij geldt in principe dat de partij die verantwoordelijk is voor de betreffende doelgroep dan wel kiest voor een lager tarief hiervan de financiële consequenties voor haar rekening neemt;
- Het beschikbare budget bedraagt € 17,3 mln. De kosten van het voorgestelde OV-voorzieningenniveau bedraagt € 18,11 mln. Het budget is dus niet toereikend.
- Uit een analyse van bestaande CVV-concepten (Mobimax en Regiotaxi Dronten) blijkt, dat mede door het aantrekkelijke zonetarief 'nieuwe' OV-reizigers worden vervoerd. Voor de gemeente Noordoostpolder geeft het CVV-concept Mobimax wel exploitatieproblemen door de omvang van de vervoervraag.

6.2. Aanbevelingen

In bijlage 1 wordt een aantal mogelijke aanpassingen in de bediening aangegeven die tot vergroting van de efficiëntie en daardoor tot kostenbesparing kunnen leiden. Nadere uitwerking is nodig.

Om het tekort tussen voorgesteld voorzieningenniveau en het beschikbare budget weg te werken kunnen verder de volgende maatregelen worden getroffen:

- Extra budget beschikbaar stellen ten behoeve van het jaarlijkse tekort van € 0,8 mln;
- De OV-aanbesteding af te wachten en op basis van dit resultaat een definitieve keuze maken. Mogelijk dat het aanbestedingsresultaat gunstig uitvalt;
- De bedieningsperiode terugbrengen tot 23:00 uur op weekdays. Dit levert een besparing op van ongeveer € 0,8 mln;
- Het criterium 'minder dan 4 reizigers' verhogen, waardoor er meer lijngebonden OV door CVV tegen OV-tarief wordt uitgevoerd.

Uit een van deze mogelijkheden dient een expliciete keuze gemaakt te worden. Aanbevolen wordt om in eerste instantie de bedieningsperiode terug te brengen tot 23:00 uur en op basis van het aanbestedingsresultaat te bekijken welke lijnverbindingen op basis van reizigersaantallen en ambities in aanmerking komen voor een uitbreiding naar 24:00 uur.

Voor het CVV dat lijndienstvervangend is en van halte tot halte rijdt, wordt aanbevolen in de betreffende kernen te werken met centrale opstaphaltes met een beperkte marge rond de ophaaltijd (5 minuten). Dit werkt verhelderend, zowel richting klant alsmede richting vervoerder. Daarnaast dient in de aanbesteding van het OV vastgelegd te worden dat er overstapgaranties zijn van CVV naar OV en andersom.

Bijlage 1: Uitwerking op lijnniveau

Verbindend net 1^e orde

De lijnverbindingen welke in het PVVP zijn aangemerkt als verbindingen van de eerste orde staan op grond van reizigersaantallen niet ter discussie en zullen zoveel mogelijk worden uitgevoerd overeenkomstig de eisen zoals deze zijn gedefinieerd in hoofdstuk 3. Hierna zijn de relaties weergegeven. Tevens is aangegeven welke huidige OV-lijnen deze relaties bedienen:

- Lelystad – Dronten – Kampen – Zwolle (140, 143, 330(interliner))
- Emmeloord – Zwolle (141)
- Lelystad – Harderwijk (148)
- Almere – Bussum (151, 155)
- Almere - Amsterdam (157, 152) (Amstel), 158 (Zuidoost)
- Almere – Hilversum (156)
- Lelystad – Emmeloord – Groningen (315 (interliner))

(Nog) niet alle voornoemde verbindingen kennen een bediening van 6:00 tot 24:00 uur. Voorgesteld wordt de huidige situatie als uitgangspunt te beschouwen en vervoerders bij de aanbesteding uit te nodigen verbeteringsvoorstellen te doen. Tevens dient opgemerkt te worden dat het interliner-concept op den duur mogelijk zal worden gewijzigd.

In paragraaf 3.4 wordt gesteld dat verbindingen van de 1^e orde 7 dagen per week een bepaalde mate van uniformiteit kennen. De lijnen op de relatie Dronten-Kampen-Zwolle bedienen verschillende deelmarkten op de corridor Lelystad – Zwolle. Door bundeling van deze lijnen tot 1 lijn is een efficiënter en voor de reiziger helderder OV-aanbod mogelijk. Keerzijde hiervan is dat reizigers op bepaalde deelrelaties zullen worden geconfronteerd met grotere voor- en/of natransportafstanden en langere reistijden. Dit geldt evenzeer voor de verbindingen met Amsterdam. In RegioNet worden nadere voorstellen gedaan voor deze relaties. Voorgesteld wordt hierbij niet al te rigide vast te houden aan het uniformiteitsstreven en de vervoerder bij de aanbesteding uit te nodigen aan deze corridor een passende invulling te geven, waarbij het voorzieningenniveau tenminste blijft gehandhaafd.

Verbindend net 2^e orde

Het verbindend net van de 2^e orde dient op basis van de in paragraaf 3.5 beschreven eisen (bij voorkeur gedurende de hele week) tenminste van 6:00 tot 19:00 uur lijngebonden te worden uitgevoerd. Bij onvoldoende reizigerspotentieel mogen deze verbindingen na 19.00 uur door CVV worden verzorgd, tegen een tarief dat ongeveer gelijk is aan het OV-tarief. Onderstaand is per lijn die rijdt op een in het PVVP als verbindend net van de 2^e orde gedefinieerde verbinding aangegeven of deze op grond van huidig en toekomstig reizigerspotentieel past binnen het verbindend net van de 2^e orde en welke bediening voor de avonduren hierbij past. Daarbij wordt uitgegaan van een minimum vervoerbehoefte van 4 reizigers per uur om na 19:00 uur nog in aanmerking te komen voor een lijngebonden bediening. De volgende verbindingen behoren tot het verbindend net 2^e orde:

- Urk – Tollebeek -Emmeloord (lijn 141)
- Emmeloord – Vollenhove – Zwolle (lijn 71)
- Zeewolde – Nijkerk – Amersfoort (lijn 103)
- Harderwijk – Zeewolde (lijn 144)
- Harderwijk – Emmeloord (lijn 147)
- Lelystad – Enkhuizen (lijn 150)
- Zeewolde – Almere (lijn 159)

Lijn 141 Urk – Tollebeek - Emmeloord

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	4 x per uur	> 4	Stabiel	4 x per uur
Dalperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	Stabiel	2 x per uur
Avondperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Zaterdag-overdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Zaterdag -avond	1 x 2 per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Zondag-overdag	1 rit	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Zondag-avond	1 x per 2 uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)

Lijn 71: Emmeloord – Marknesse - Vollenhove – Zwolle

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	Stabiel	2 x per uur
Dalperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	Stabiel	2 x per uur
Avondperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Weekend-overdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Weekend-avond	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur

Lijn 103: Zeewolde – Nijkerk – Amersfoort

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	+	2 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	+	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	Rijdt niet	-	Op termijn	CVV (OV-tarief)
Weekend-overdag	Rijdt niet	-	Op termijn	CVV (OV-tarief)
Weekend-avond	Rijdt niet	-	Op termijn	CVV (OV-tarief)

Opmerking: Door het aanbieden van CVV wordt invulling gegeven aan een latente vervoerbehoefte. Afhankelijk van de ontwikkeling binnen het CVV kan op termijn besloten worden e.e.a. om te zetten in een lijngebonden OV-voorziening.

Lijn 144: Harderwijk – Zeewolde

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	+	2 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	+	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	+	1 x per uur
Weekend-overdag	1 x per uur	> 4	+	1 x per uur
Weekend-avond	1 x per uur	> 4	+	1 x per uur

Lijn 147: Harderwijk – Emmeloord

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
<i>Trajectdeel Harderwijk – Dronten</i>				
Spitsperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	Stabiel	2 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Weekend-overdag	1 x per uur	>4	Stabiel	1 x per uur
Weekend-avond	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
<i>Trajectdeel Dronten - Emmeloord</i>				
Spitsperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	Stabiel	2 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-overdag	1 x per uur	>4	Stabiel	1 x per uur
Weekend-avond	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)

Lijn 150: Lelystad - Enkhuizen

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x 2per uur	< 4	Stabiel	1 x 2 per uur
Avondperiode-weekdag	Rijdt niet	-	geen	geen
Weekend-overdag	3 ritten op zaterdag	onbekend	Stabiel	geen
Weekend-avond	Rijdt niet	-	geen	geen

Opmerking: In de spits worden vooral scholieren vervoerd. Op basis van het PVVP behoort deze lijn tot het verbindend net van de 2^e orde. Echter er wordt niet voldaan aan de criteria. Voorgesteld wordt om deze verbinding in functie te verlaten en onder te brengen in het ontsluitend net.

Lijn 159: Zeewolde - Almere

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	+	2 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x per uur*	> 4	+	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	Rijdt niet	-	+	CVV (OV-tarief)
Weekend-overdag	Rijdt niet	-	+	CVV (OV-tarief)
Weekend-avond	Rijdt niet	-	+	CVV (OV-tarief)

* tussen ca. 10.00 en 13.00 uur wordt niet gereden

Ontsluitend net

Van de lijnverbindingen die op grond van het PVVP tot het ontsluitend net behoren is voor de alle perioden van de week bekeken welke bediening aansluit op het reizigerspotentieel.

Lijn 42: Emmeloord – Espel - Bant – Creil - Rutten – Lemmer/Sneek

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	Stabiel	2 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-overdag				
- zaterdag	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
- zondag	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-avond				
- zaterdag	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
- zondag	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)

Opmerking: de verbinding Emmeloord – Lemmer wordt in de spits 2 x per uur en anders 1 x per uur bediend. Echter de kernen Espel, Bant, Creil en Rutten worden in de spits 1 x per uur bediend en in de overige perioden 1 x per twee uur. Dit heeft te maken met de trajectlengte en de gewenste aansluitingen in Lemmer en Emmeloord.

Lijn 75: Emmeloord – Marknesse – Blokzijl - Steenwijk

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	Rijdt niet	-	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-overdag				
- zaterdag	1 x 2 uur per uur, vraagafhankelijk	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
- zondag	1 x per 4 uur, vraagafhankelijk	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-avond				
- zaterdag	Rijdt niet	-	Stabiel	CVV (OV-tarief)
- zondag	1 rit, vraagafhankelijk	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)

Lijn 76: Emmeloord – Marknesse – Luttelgeest - Kuinre - Wolvega

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x 2 per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	Rijdt niet	-	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-overdag				
- zaterdag	1 x 3 uur per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)

- zondag	Rijdt niet	-	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-avond				
- zaterdag	Rijdt niet	-	Stabiel	CVV (OV-tarief)
- zondag	Rijdt niet	-	Stabiel	CVV (OV-tarief)

Opmerking:

Omdat de reizigersaantallen hoger zijn dan gemiddeld 4 per uur wordt voorgesteld om de lijndienst in de daluren op werkdagen uit te breiden naar 1x per uur. Op grond van de lage reizigersaantallen op de zaterdagen wordt voorgesteld de zaterdagritten te vervangen door CVV tegen OV-tarief.

Lijn 78: Emmeloord – Kraggenburg - Vollenhove

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Zaterdag-overdag	1 x 2 per uur	> 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Zaterdag-avond	1 rit	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Zondag-overdag	1 x 2 per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-overdag	1 x 2 per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-avond	1 x 2 per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)

Lijn 154: Swifterbant – Lelystad

Periode	Huidige bediening	Reizigers-aantallen	Vervoervraag	Toekomstige bediening
Spitsperiode-weekdag	2 x per uur	> 4	Stabiel	2 x per uur
Dalperiode-weekdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
Avondperiode-weekdag	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-overdag				
- zaterdag	1 x per uur	> 4	Stabiel	1 x per uur
- zondag	1 x per uur vanaf 12:00 uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
Weekend-avond				
- zaterdag	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)
- zondag	1 x per uur	< 4	Stabiel	CVV (OV-tarief)

Doelgroepenlijnen en scholierenlijnen

De specifieke scholierenlijnen en de recreatieve lijnen gericht op Six Flags Holland, zullen ook in de toekomst gehandhaafd blijven, waarbij de specifieke behoeften van de reizigers bepalend zijn voor het aanbod. Het betreft hier de onderstaande lijnen.

Lijnnummer	Verbinding
142	Urk – Kampen
174	Urk – Amersfoort
182	Dronten – Zwolle
183	Emmeloord – Zwolle
625	Zeewolde – Amersfoort

900	Lelystad – Six Flags
Six Flags-express	Harderwijk – Six Flags

Efficiëntie-mogelijkheden

Ten aanzien van het voorgestelde voorzieningenniveau in § 4.1 is een aantal efficiëntie-mogelijkheden door te voeren. Hierna zijn deze voorstellen nader uitgewerkt:

- **Lijn 71 en 78:** Voorgesteld wordt om de lijnverbinding 78 (Emmeloord – Marknesse – Kraggenbrug Vollenhove) te laten vervallen en op te laten gaan in lijn 71 en deze lijnverbinding te laten rijden via Kraggenburg. Voor de oorspronkelijke reizigers van lijn 71 betekent dit een beperkte reistijdverlenging;
- **Lijn 75 en 76:** Voorgesteld wordt om op het parallelle traject van deze lijn tussen Marknesse en Emmeloord hetzij lijn 75, hetzij lijn 76 te laten rijden en in Marknesse een overstap te realiseren. Vanuit Marknesse vertrekken dat de lijnen 76 naar Wolvega en lijn 75 richting Steenwijk;
- **Lijn 315, 147 en 154:** Op basis van de gestelde criteria dient in bepaalde perioden (weekend en avonden) CVV gereden te worden op de verbindingen 147 (Dronten – Emmeloord) en 154 (Swifterbant – Lelystad). Om uit oogpunt van consistentie een lijngebonden OV-voorziening te behouden, kan overwogen worden om een sneldienst (mogelijk als vervanger van de interliner) via Swifterbant en Nagele te laten rijden. In Swifterbant dient dan een centrale overstapmogelijkheid te worden geboden voor de aansluiting op lijn 147. De lijn 154 kan in deze opzet dan komen te vervallen.
- **Lijn 150:** voorgesteld wordt om deze lijn tot het ontsluitend net te laten behoren, daar niet voldaan wordt aan de criteria voor het verbindend net 2^e orde. Mogelijk dat uit exploitatief oogpunt CVV tegen OV-tarief kan worden aangeboden.

De financiële effecten van deze efficiëntie-maatregelen dienen nog nader uitgewerkt te worden. Vastgesteld kan worden dat ze niet kostenverhogend zullen werken.

Bijlage 2: Rekenmodel

Uitgangspunten bij kostenbepaling

Voor het verdelen van de kosten en opbrengsten per lijn is uitgegaan van de toedeling op basis van de bestuurlijke grenzen. Dit houdt in, dat grensoverschrijdende lijnen financieel gezien worden “geknipt” op de grens van de provincie. Dit geldt niet voor de lijnen richting Amsterdam, ‘t Gooi en Utrecht, die overeenkomstig de huidige bevoegdheidsverdeling geheel worden toegedeeld aan één van de betrokken OV-autoriteiten. Daarnaast is rekening gehouden met de bestaande schoolritten. De evenementenlijnen en het nachtelijk vervoer tussen Amsterdam en Almere zijn buiten beschouwing gelaten.

Daarnaast is onderscheid gemaakt tussen de verschillende delen van de dagen. In de opbouw van de kosten van het voorgestelde lijnennet zijn de periodes verdeeld in:

- Schooldagen
De dienstregelingen bevatten ritten die uitsluitend rijden buiten de schoolvakanties. In de kostenopbouw is hiervoor een correctie opgenomen
- Weekdagen
De maandag tot en met vrijdag, opgedeeld in spits, dal en avond.
- Weekenden
De zon- en feestdagen, gesplitst in dag en avond.

Kosten per DRU

Bij de berekening van de kosten van het voorgestelde lijnennet is uitgegaan van een prijs per DRU (Dienstregelinguur) van € 83,00. Dit bedrag is afgeleid van de huidige contracten met de vervoerders⁶.

Voor CVV is per inzetuur een tarief gehanteerd van € 35,00⁷. Dit is gebaseerd op recente aanbestedingen van CVV-concepten en doelgroepenvervoer.

Bepaling kosten per lijn:

De kosten per lijnverbinding op jaarbasis zijn gebaseerd op de volgende berekening:

- $(\text{Rijtijd (dienstregeling)}) \times (\text{frequentie}) \times (\text{aantal dagen per jaar}) \times (\text{aantal uren}) \times (\text{tarief per DRU})$

Het aantal dagen per jaar is naar weekdays en weekends uitgesplitst Het aantal uren is per beschouwde periode (weekdag en weekend) nader gespecificeerd. Voor de weekdays zijn de spits-, dal-, en avondperiode beschouwd. Voor de weekends zijn de dag-, en avondperiode beschouwd.

⁶ Bron: Provincie Flevoland

⁷ Bron: recente aanbestedingen van CVV