

Mobiliteitsnetwerk

Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in Gooi & Vechtstreek
VERTROUWELIJK tot publicatie nota van uitgangspunten provincie



Ons kenmerk

Datum

Contactpersoon

E-mail

13-12-2018

Jordy van Slooten

j.vanslooten@regiogv.nl

INHOUD

Aanleiding en context	1
Opgave en inzet Gooi en Vechtstreek	1
Mobiliteit in Gooi en Vechtstreek	2
De kenmerken van het streek busvervoer	2
De keuze van de reiziger	3
Een verbindend netwerk van stroomlijnen	7
Uitgangspunten	7
Uitgangspunten algemeen	7
Provinciale uitgangspunten	8
Uitgangspunten doelgroepenvervoer	8
Samenwerking provincie en gemeenten	10
Bijlage 1. Nieuwe concepten en innovaties	11
Deelfietsen	11
Deelauto-hubs bij stations/ knooppunten	11
Vraagafhankelijke systemen	11
Zelfrijdende voertuigen als voor- en natransport	11
Zelfrijdende voertuigen van deur-tot-deur	11
Bijlage 2. Kaarten en cijfers	13
Cijfers Doelgroepen vervoer	13
Cijfers Openbaar bus vervoer	13
Kaarten OV Gooi & Vechtstreek	14
Bijlage 3. Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040	17
Bijlage 4. VN-verdrag handicap	19
Actieprogramma doelgroepenvervoer en OV	19
Bijlage 5. Duurzaamheid: Zero emissie vervoer	20

Aanleiding en context

Op 10 juli 2021 eindigt na 10 jaar de huidige concessie van het openbaar busvervoer Gooi en Vechtstreek. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland concessieverlener voor dit vervoer. Door middel van een aanbesteding gunt Gedeputeerde Staten de concessie aan een (nieuwe)vervoerder. Op 11 juli 2021 start de nieuwe concessie met een maximale looptijd van 10 jaar. Afgelopen half hebben de regiogemeenten samen met de provincie nagedacht over de toekomst van het busvervoer en het doelgroepenvervoer. Deze vragen kwamen daar voren:

1. Hoe houden we het OV betaalbaar en toekomstvast?
2. Waar zetten we de provinciale OV middelen het beste in voor deze regio?
3. Hoe houden we het doelgroepenvervoer betaalbaar en toekomstvast?

De gemeenten in Gooi en Vechtstreek grijpen de concessieverlening niet alleen aan om het OV-aanbod te verbeteren, maar zien dit als onderdeel van de brede opgave om de regio bereikbaar en mobiel te houden. De afgelopen 10 jaar dat de huidige concessie liep is er veel veranderd. Niet alleen het reisgedrag is anders, er hebben ruimtelijke, vervoerkundige en technologische ontwikkelingen plaatsgevonden. Begin 2019 worden raden meegenomen in de stand van zaken en gevraagd inbreng te leveren ten behoeve van de regionale reactie op het programma van eisen. Dit gebeurt op basis van het rapport 'mobiliteitsnetwerk Gooi en Vechtstreek'. De provincie zal naar verwachting op 18 december de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessie vast stellen. Hierin beschrijft de provincie op zowel inhoudelijke als aanbestedingstechnische thema's haar afwegingen en hoofdkeuzes voor de toekomst van de concessie. In dit rapport zijn de ambtelijk gedeelde uitgangspunten verwerkt.

De Nota van Uitgangspunten wordt uitgewerkt in een Programma van Eisen. De gemeenten in Gooi en Vechtstreek worden gevraagd een formele reactie te geven op het ontwerp 'programma van eisen' voor de nieuwe concessie openbaar busvervoer. Hierin staan de eisen en wensen die Provincie Noord-Holland als vervoersautoriteit stelt aan de concessie-uitvoerder. Op basis van het programma van eisen doen vervoerders een voorstel voor een nieuw busnet. Er wordt gestreefd naar één regionale reactie op het programma van eisen. In de voorbereiding van deze reactie wordt de raad geconsulteerd. Dit rapport dient als achtergrond informatie en voorbereiding op de consultatie. Het proces van de OV concessie komt aan bod, maar ook de mobiliteitsopgave waar gemeenten voor staan: voor alle inwoners een goed mobiliteitsperspectief.

De raden van de regiogemeenten worden (onder voorbehoud van beschikbaarheid) begin 2019 geconsulteerd. De raad wordt gedurende het traject geïnformeerd over de voortgang en welke zienswijze de gemeenten indienen bij de Provincie Noord-Holland. Hieronder is het tijdspad weergegeven.

Tijdslijn OV concessie Gooi & Vechtstreek	
18 december 2018	Vaststelling Nota van uitgangspunten OV concessie G&V door Gedeputeerde staten van de Provincie Noord-Holland
20 december 2018	Vaststelling concept reactie OV concessie en rapport mobiliteitsnetwerk
Januari en februari 2019	Zienswijze procedure gemeenteraden: concept reactie OV concessie en rapport mobiliteitsnetwerk ter kennisname
14 februari 2019	Portefeuillehoudersoverleg fysiek domein: bespreking zienswijzen/consultatie en brief (zie hieronder).
Eind februari 2019	Gezamenlijke brief 'inzet OV concessie GenV van portefeuillehouders Gooi en Vechtstreek
Eind maart 2019	Vaststelling concept programma van eisen OV concessie G&V door Gedeputeerde staten van de Provincie Noord-Holland
Eind april	Vaststelling reactie college B&W op programma van eisen
Begin mei	Vaststelling definitieve reactie Gooi en Vechtstreek in regionaal portefeuillehoudersoverleg fysiek domein
Juli 2019	Vaststelling definitief programma van eisen OV concessie G&V door Gedeputeerde staten van de Provincie Noord-Holland

Opgave en inzet Gooi en Vechtstreek

De bereikbaarheid per weg en spoor staat onder druk. Ondanks capaciteitsuitbreidingen tussen 2010 en 2030 blijven er problemen bestaan in de doorstroming van delen van de A1, A27 en A28. Ook het treinverkeer wordt op meerdere trajecten zwaar belast en soms moet een reiziger zo vaak overstappen dat de keuze sneller valt op de auto. Het toegankelijk en bereikbaar maken van wonen, werk, landschap, bezienswaardigheden, recreatie, toerisme en cultureel erfgoed vereist bereikbaarheid van en binnen de regio.

In het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam is in de periode 2014-2017 de bereikbaarheid van de regio uitgebreid onderzocht. Het resultaat van het MIRT-onderzoek is een door alle betrokken overheidspartijen gedragen analyse van de problematiek in het gebied en verschillende mogelijke oplossingsrichtingen om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren. De conclusie is relevant in het kader van de OV-concessie: *Inzetten op een goede multimodale bereikbaarheid, benutten en versterken van de samenhang van het mobiliteitssysteem, verbeteren kwaliteit OV, het ontwikkelen van OV knooppunten, het voorkomen van sluipverkeer en het stimuleren van het gebruik van de fiets.*

De ambitie van de provincie is om meer mensen gebruik te laten maken van het OV en ervoor te zorgen dat dit tevreden reizigers zijn. Om dit te bereiken is onder andere een betere aansluiting van de bus op de trein nodig en moet er geïnvesteerd worden in de eerste en laatste kilometer (voordeur naar halte en viceversa). De provincie en de regiogemeenten zien de nieuwe concessie als kans om samen in te spelen op nieuwe mobiliteitsontwikkelingen, zoals deelconcepten voor auto en fiets, opkomst van de elektrische fiets, verduurzaming van bussen en taxi's en de veranderde mobiliteitspatronen van onze inwoners. Om van A naar B te komen maken we allemaal gebruik van meerdere mobiliteitsoplossingen, zoals fiets, bus, trein, parkeren en OV-fiets. Verbeteren van bereikbaarheid betekent ook het optimaliseren van afstemming tussen bijvoorbeeld fiets, bus en trein. Dit geldt voor zowel de mobiele als de minder mobiele reizigers. Ook mensen met een beperking moeten goed met het openbaar vervoer kunnen reizen. Het OV willen we daarom waar mogelijk verbinden met het doelgroepenvervoer (o.a. leerlingenvervoer, Wmo-taxi en dagbestedingsvervoer).

Mobiliteit in Gooi en Vechtstreek

In Nederland zijn verschillende bestuurslagen verantwoordelijk voor mobiliteit. Het Rijk is verantwoordelijk voor de rijksinfrastructuur (het hoofdwegennet, het overgrote deel van het spoornet en het hoofdvaarwegennet). De provincie is verantwoordelijk voor het provinciale wegennet (auto en fiets), verkeersveiligheid en het openbaar streekvervoer (OV). Voor het OV verleent de provincie een concessie: het exclusieve recht om openbaar vervoer te mogen verzorgen. De gemeente is tenslotte verantwoordelijk voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid, het lokale wegennet, fietsroutes en parkeerterreinen en het doelgroepenvervoer: Wmo-taxi, dagbestedingsvervoer, leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en wsw-vervoer.

De kenmerken van het streek busvervoer

In de voorbereiding van de concessie is door de Provincie Noord-Holland een aantal analyses uitgevoerd om een beeld te krijgen van de mobiliteit, de gebruikers van het openbaar vervoer in de regio Gooi en Vechtstreek en de concessie. Het doel hiervan was om meer grip te krijgen op de ontwikkeling die het openbaar vervoer in deze regio doormaakt om daarmee meer richting te geven aan de toekomst. Hieronder staan de belangrijkste kenmerken. Verderop wordt er dieper ingegaan op deze kenmerken¹.

- Inwoners van Gooi en Vechtstreek zijn meer op Utrecht gericht dan op Amsterdam (Bron: OviN, MRA analyse DUS)
- Het overgrote deel van de inwoners woont binnen 10 minuten fietsafstand van een NS station of een halte van R-Net.
- De ruimtelijke ontwikkeling in de regio vindt binnen 10 minuten fietsafstand van een NS station of een halte van R-net plaats.

¹ Provincie Noord-Holland (2018) *Nota van uitgangspunten OV concessie Gooi en Vechtstreek*

- Slechts een klein deel van inwoners van Gooi en Vechtstreek gebruikt de bus om zich te verplaatsen of gebruik de bus als onderdeel van zijn verplaatsing. Op veel tijdstippen zitten er (te) weinig reizigers in de bus.
- Het grootste deel van de busgebruikers is jonger dan 28 jaar.
- Het aandeel ouderen onder de busreizigers is gering. In de stadslijnen is dit gemiddeld hoger dan in de overige lijnen.
- Het grootste deel van de busreizigers reist naar een knooppunt (NS station of overstappunt).
- De inkomsten uit vervoersbewijzen is maar 42% en de overige 58% van de omzet is subsidie van de provincie. Bij 7 van de 17 buslijnen zijn de inkomsten van vervoersbewijzen minder dan 30%. De meeste andere concessies in het land hebben voor tenminste 50% inkomsten uit vervoersbewijzen.
- R-net lijn 320 is de drager van de concessie. Deze buslijn is goed voor 30 % van de kosten en 50 % van de opbrengsten van de concessie.

De keuze van de reiziger

Wanneer mensen reizen willen ze uiteraard zo snel mogelijk van A naar B. Hoe korter de reis van deur tot deur is, hoe beter. Bij het gebruik van openbaar vervoer is de reiziger een groot deel van zijn totale reistijd kwijt aan tijd buiten de bus of trein: het reizen naar en van de halte (het zogenaamde voor- en natransport) en de tijd die opgaat aan wachten en overstappen op de halte. Uit onderzoek naar wensen van reizigers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat reizigers de reistijd buiten de bus zo kort mogelijk willen houden². Om die reistijd buiten het voertuig zo kort mogelijk houden, verkiest veruit het grootste deel van de reizigers frequent boven fijnmazig: reizigers hebben liever hogere frequenties in het openbaar vervoer. Ze nemen daarbij wat verder lopen of fietsen naar de halte op de koop toe.

Hoge ov-frequenties geven de reiziger ook meer zekerheid en gebruiksgemak. Een netwerk dat wat meer frequent, maar minder fijnmazig is, is niet alleen voor de meeste reizigers per saldo sneller, maar nog goedkoper in de exploitatie ook. Minder haltes is wel nadelig voor ongeveer 6 procent van de inwoners die moeite hebben met wat verder lopen of fietsen. De e-bike, scootmobiel, het doelgroepenvervoer (zoals de Wmo-taxi) en haal- en

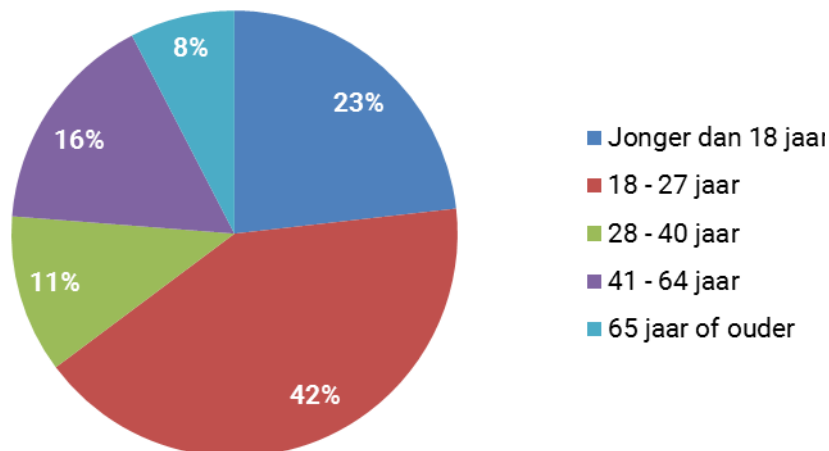
brengdiensten voorzien nu ook al in fijnmazig vervoer.

In de leeftijdsverdeling van busreizigers is terug te zien dat veel van de inwoners die minder ver kunnen lopen of fietsen nu al minder gebruik maken van de bus dan andere leeftijdsgroepen en meer van alternatieven.

Slechts 8% van de busreizigers is 65 jaar en ouder. Dit komt mogelijk doordat veel ouderen een Wmo-taxi pas hebben. Bijna een derde van de inwoners van 75 jaar en ouder heeft een Wmo-taxi pas. Ook bij het huidige fijnmazige busnetwerk moet je vanaf een halte al snel een

langere afstand overbruggen tot de eindbestemming.

Figuur 1. Busreizigers naar leeftijd in Gooi en Vechtstreek



Bron: CROW-KpVV (2018) Resultaten onderzoek OV-Klantenbarometer 2017

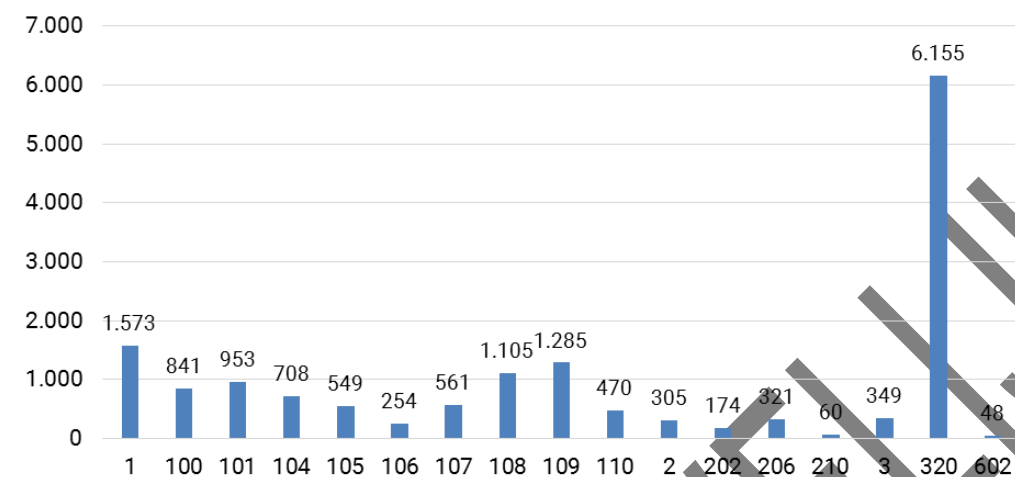
De bus is vooral populair bij jongeren (tot 18 jaar) en jong volwassenen (18 t/m 27 jaar). Dit is logisch aangezien zij vaker in de regio naar school gaan en werken dan mensen uit andere leeftijdscategorieën. De bus is voor reizen buiten de regio niet het snelste en beste vervoersmiddel. De uitzondering hierop is R-net lijn 320 voor inwoners uit met name Blaricum en Huizen die met deze snelwegbus snel naar Amsterdam kunnen reizen en via station Hilversum naar Utrecht.

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2016) *De keuze van de reiziger*

<https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/05/07/documentatie-de-keuze-van-de-reiziger>

In Gooi en Vechtstreek kiezen reizigers het meest voor frequent en hoogwaardig openbaar vervoer. Dat blijkt uit de populariteit van de trein en de hoog frequente R-net lijn 320. In tabel 2 is te zien dat de R-net lijn 320 die een frequentie heeft van 1 bus per kwartier veruit het de meeste reizigers heeft per dag. In figuur 3 is te zien dat in plaatsen in Gooi en Vechtstreek met een treinstation (Hilversum, Weesp, Bussum en Naarden) de trein populair is en de bus veel minder. De fiets is in alle gemeenten populairder dan de bus. Slechts een klein deel van inwoners van Gooi en Vechtstreek gebruikt de bus om zich te verplaatsen of gebruikt de bus als onderdeel van zijn verplaatsing.

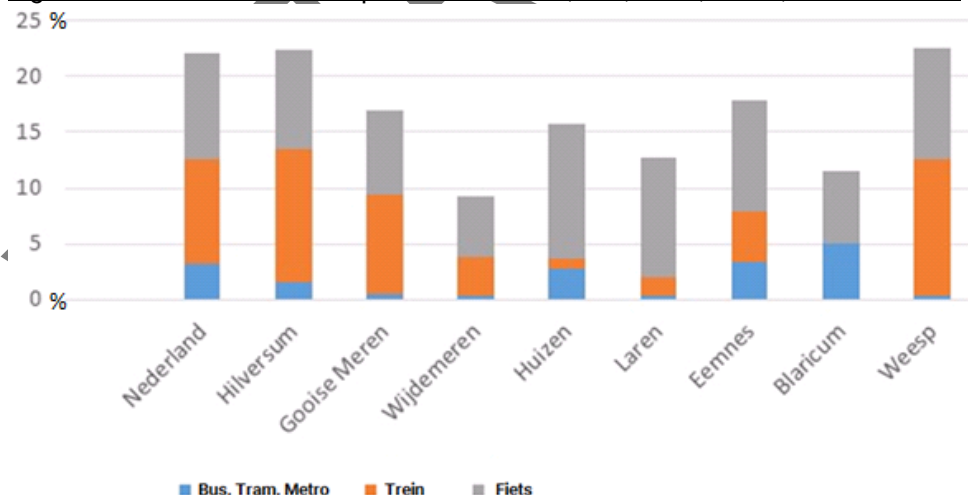
Figuur 2. Gemiddeld aantal instappers per dag, per buslijn Gooi & Vechtstreek



Bron: Connexxion

De populariteit van de combinatie fiets en trein of in het geval van Blaricum en Huizen de combinatie fiets – lijn 320, blijkt ook uit het feit dat de fietsenstallingen elk jaar uitgebreid moeten worden bij stations en populaire bushaltes. Dit is in het hele land het geval, zoals blijkt uit het rapport *Waar zouden we zijn, zonder de fiets en de trein* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid³. Zij concluderen dat fiets-treinreizigers liever naar een verder weg gelegen groot station fietsen met een goed spoor- en stallingsproduct dan naar een dichtbij gelegen klein station met een minder spoor- en stallingsproduct. Op deze manier vermijden ze een extra overstap. De belangrijke rol die een groot station speelt zien we in Gooi en Vechtstreek ook terug in het feit dat veel busreizigers station Hilversum als eindpunt hebben van hun busreis.

Figuur 3. Gereisde kilometers per vervoerssoort, Bus, Tram, Metro, Trein en fiets*

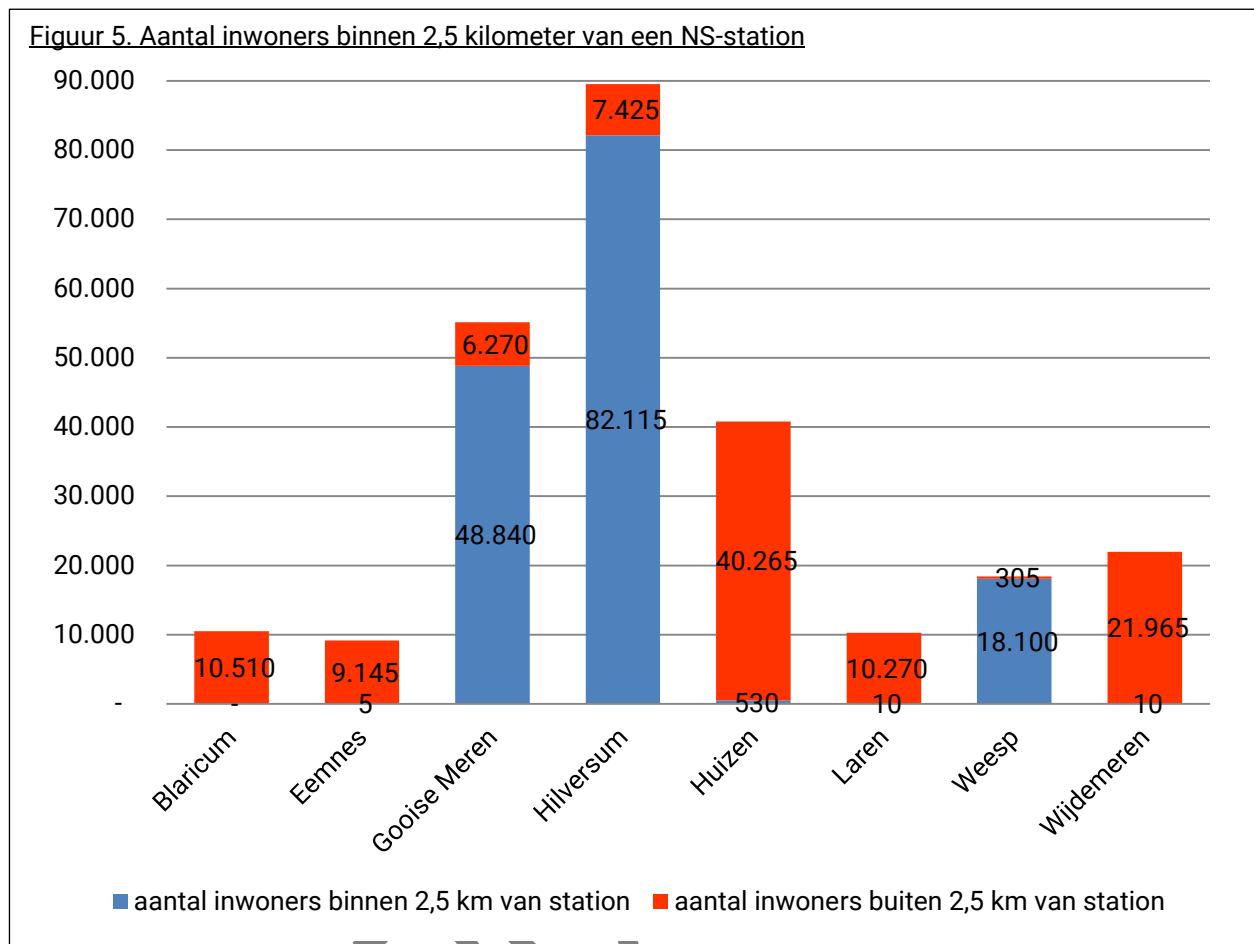


Bron: Klimaatmonitor/Ovin (2013)

* De overige verplaatsingen komen voor rekening van de auto (zelf bestuurd of als passagier)

³ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018) *Waar zouden we zijn, zonder de fiets en de trein*
<https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/07/12/waar-zouden-we-zijn-zonder-de-fiets-en-de-trein>

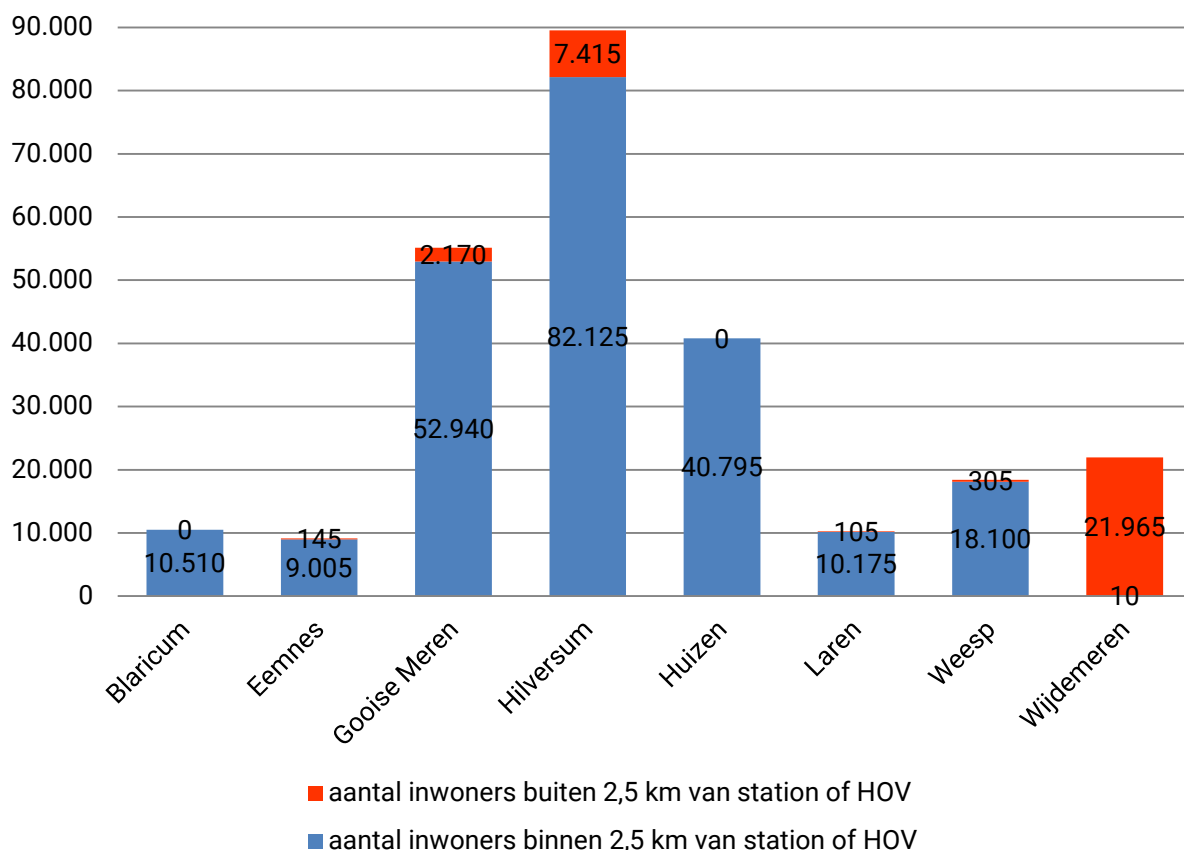
In de meeste plaatsen in de regio kiezen veel mensen voor de combinatie fiets-trein of lopen-trein⁴. De trein is immers onderdeel van het landelijk OV-net en biedt een snelle toegang tot Amsterdam, Utrecht, Almere en Amersfoort. Dit zijn de plaatsen waar veel inwoners uit Gooi en Vechtstreek werken. Veel inwoners kiezen voor de trein omdat ze dichtbij een NS-station wonen, zoals te zien is in figuur 5.



Een afstand van 2,5 kilometer fietsen is gemiddeld 10 minuten op een normale fiets en 7 minuten op een e-bike. De afstand tot een NS-station is meer dan 2,5 kilometer voor inwoners van Blaricum, Eemnes, Laren, Huizen, de dorpen van Wijdmeren, Naarden Vesting en Muiderberg. In de praktijk zullen inwoners van de wijk Kerkelande die verder dan 2,5 km van station Hilversum liggen wel eerder op de fiets stappen, omdat vanaf dit station intercity treinen vertrekken en dat maakt het de extra fietstijd waard. Het beeld wordt anders als de toekomstige Hoogwaardig Openbaar Vervoer lijn (nu lijn 320) die in 2022 klaar is wordt toegevoegd. In de praktijk zien we dat mensen nu ook bereid zijn om te fietsen naar een halte van lijn 320, omdat ze door de hoge frequentie niet lang hoeven te wachten en snel op de plek van bestemming zijn. De lijn biedt ook toegang tot het landelijke OV-net en gaat naar belangrijke eindbestemmingen. In figuur 6 staan het aantal inwoners die op 2,5 kilometer afstand (10 minuten fietsen) van een NS-station of de toekomstige HOV wonen. Hier kunt u zien dat alleen inwoners van Muiderberg, de Hilversumse wijk kerkelande en de dorpen van Wijdmeren

⁴ Zie het NS jaarverslag 2017: <https://www.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag/naarden-bussum>

Figuur 6. Aantal inwoners binnen 2,5 kilometer van een NS-station of de HOV-lijn



Dit laat zien dat afgezien van Wijdemeren het overgrote deel van de inwoners op loop of fiets afstand van hoogwaardig openbaar vervoer woont. In tabel 1 is te zien dat veel inwoners ook op loopafstand wonen van een NS-station of HOV-halte. Van alle regio inwoners woont zelfs 52% niet verder dan een afstand van maximaal 1 kilometer. De cijfers laten zien dat investeren in knooppunten en in doorfietspaden netwerk dat hier op aansluit een goede strategie is. De gemeenten hebben dit als standpunt ingenomen in het MIRT onderzoek oostkant Amsterdam. De NS-stations en huidige en toekomstige Park + Ride en carpoolplaatsen zijn belangrijke knooppunten. Verschillende haltes van de HOV kunnen ook als knooppunt worden gezien. In overleg met de provincie en de bus vervoerder zal gekeken worden of en waar aanvullende knooppunten nodig zijn. In bijlage 2 zijn meer kaarten en cijfers te vinden.

Tabel 1. Afstand van inwoners tot NS-station of HOV-halte

Afstand	Aantal inwoners	% inwoners	% cumulatief
0m - 200m	8.015	3%	3%
200m - 400m	23.775	9%	12%
400m - 600m	34.005	13%	26%
600m - 800m	36.300	14%	40%
800m - 1000m	31.255	12%	52%
1000m - 1200m	26.215	10%	62%
1200m - 1400m	18.785	7%	70%
1400m - 1600m	15.660	6%	76%
1600m - 1800m	12.260	5%	81%
1800m - 2000m	6.960	3%	83%
verder dan 2000m	42.535	17%	100%

Een verbindend netwerk van stroomlijnen

Naast de R-net lijn 320 en het spoor zet de provincie in op een netwerk van stroomlijnen die de kernen en OV knooppunten van Gooi en Vechtstreek verbind met elkaar. De provincie heeft als uitgangspunt dat niemand, ook niet in het landelijk gebied, verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer. Dit zal niet altijd de huidige buslijn zijn. Op de plekken waar de vraag naar openbaar vervoer minder groot is, is het de uitdaging om innovatieve vraaggerichte oplossingen te vinden. Denk hierbij aan kleine bussen die met een app en of via de telefoon gereserveerd kunnen worden. Een combinatie met het doelgroepenvervoer is hier ook een optie. Daar wordt hieronder verder op ingegaan. Er wordt ook ingezet op het versterken van OV knooppunten door daar te investeren in hoogwaardige halte- en informatievoorzieningen, meer P&R- en Kiss & Ride voorzieningen om zo de toegankelijkheid per fiets en auto te verbeteren. Het doel hiervan is om het invloedsgebied van de haltes van het stroomlijnnet te vergroten. Zoals eerder gezegd zijn reizigers bereid om iets langer te lopen of fietsen naar een knooppunt met goede voorzieningen.

Uitgangspunten

Uitgangspunten algemeen

Voor algemene uitgangspunten kan er gekeken worden naar het binnen de Europese Unie veel gebruikte SUMP-methodiek (sustainable urban mobility plan)⁵. Een dergelijk duurzaam mobiliteitsplan is gericht op het creëren van een dynamisch mobiliteitsnetwerk met de volgende doelstellingen:

- Alle burgers hebben verschillende vervoersopties waarmee ze toegang hebben tot de belangrijke bestemmingen en voorzieningen;
- Verbeteren van welzijn en veiligheid;
- Verminderen van lucht- en geluidsoverlast, broeikasgas emissies en energieverbruik;
- Verbeteren van de efficiëntie en kosteneffectiviteit van het vervoer van personen en goederen;
- Verbeteren van de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en kwaliteit van de omgeving op een manier die leidt tot voordelen voor burgers, de economie en de samenleving als geheel.

Om deze doelstellingen te halen en tot een duurzaam mobiliteitsplan te komen is een verschuiving van 'traditioneel' verkeer en vervoersbeleid naar mobiliteitsbeleid noodzakelijk⁶.

Traditionele mobiliteit	Duurzame mobiliteit
Gericht op verkeer(sdrukke)	Gericht op mensen
Hoofddoelen: Capaciteit infrastructuur en doorstroming	Hoofddoelen: toegankelijkheid en kwaliteit van leven, evenals duurzaamheid, economische vitaliteit, sociale gelijkheid, gezondheid en milieukwaliteit
Gefocust op de verschillende modaliteiten (auto, spoor, fiets, OV)	Gebalanceerde ontwikkeling van alle modaliteiten en verschuiving naar nieuwe schone alternatieven
Sectoraal beleid en planning	Verbinding van meerdere domeinen (fysiek en sociaal)
Gericht op bestuurlijke gebieden	Gericht op functionele gebieden waarin mensen zich verplaatsen (woon-werk gericht)
Beleid door experts	Beleid met stakeholders en inspraak door inwoners en gebruikers

⁵ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/sump_en

⁶ Guidelines – Developing and implementing a SUMP, pagina 7

http://www.eltis.org/sites/default/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf

Provinciale uitgangspunten

Een analyse in de aanloop naar de Nota van Uitgangspunten voor het openbaar vervoer door de Provincie Noord-Holland heeft een aantal inzichten opgeleverd. Daarbij is gekeken naar het huidige gebruik, de ruimtelijke kenmerken, de trends en ontwikkelingen en de provinciale en gemeentelijke kaders en wensen. Vooral nog ambtelijk is geconstateerd dat:

- Er kansen liggen voor de combinatie van fiets en schoon OV;
- De spoorlijnen en R-net dragers zijn voor het OV en dit ook moeten blijven;
- Het streven moet zijn naar sterke en schone buslijnen rechtstreeks naar knooppunten met voldoende frequentie
- De fiets het ideale vervoermiddel is naar knooppunten (R-nethaltes en NS stations)
- In gebieden op grote fietsafstand van de belangrijkste knooppunten het openbaar vervoer zoveel mogelijk behouden moet blijven, tenzij de vraag te laag is.
- Voor wie niet kan fietsen een alternatief belangrijk is. Mogelijk door de combinatie van OV en doelgroepenvervoer. De kans op een succesvolle combinatie is in het stedelijk gebied groter dan in het landelijk gebied.
- Initiatieven uit de samenleving aanvullend kunnen zijn op het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer.

De uitwerking door de provincie van deze inzichten zal plaatsvinden in het Programma van Eisen waarop de gemeenten een reactie naar kunnen indienen. Het toewerken naar het OV net dat past bij deze inzichten zal niet in één keer gebeuren aan het begin van de concessie. Er zal in stappen naar toe gewerkt worden, waarbij de opening van de busbaan HOV in 't Gooi een belangrijk moment is. De verwachting is dat er drie momenten worden onderscheiden waarop veranderingen kunnen gaan plaatsvinden:

1. Start concessie
2. Start HOV in 't Gooi
3. Halverwege de concessieperiode

Jaarlijks kunnen er wel kleine wijzigingen plaatsvinden. Het realiseren van een situatie die past bij deze inzichten is niet alleen een opgave die in de concessie kan worden geborgd, ook gemeentelijke plannen en provinciale programma's dragen bij aan realisatie. De uitgangspunten gaan ook uit van het volledig emissievrij rijden (Zero Emissie). In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus is opgenomen dat vanaf 2030 al het regionaal OV per bus emissievrij is. De provincie onderzoekt in het kader van het Programma van eisen hoe en in welk tempo dit binnen het tijdsbestek van de nieuwe concessie te realiseren is.

Uitgangspunten doelgroepenvervoer

De acht regiogemeenten⁷ kopen gezamenlijk het leerlingenvervoer, de Wmo-taxi en het vervoer naar dagbesteding in vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek. Het project dynamisch mobiliteitsnetwerk in het regionale uitvoeringsprogramma heeft als doel om het doelgroepenvervoer effectiever in te richten. Dit project kent de volgende uitgangspunten:

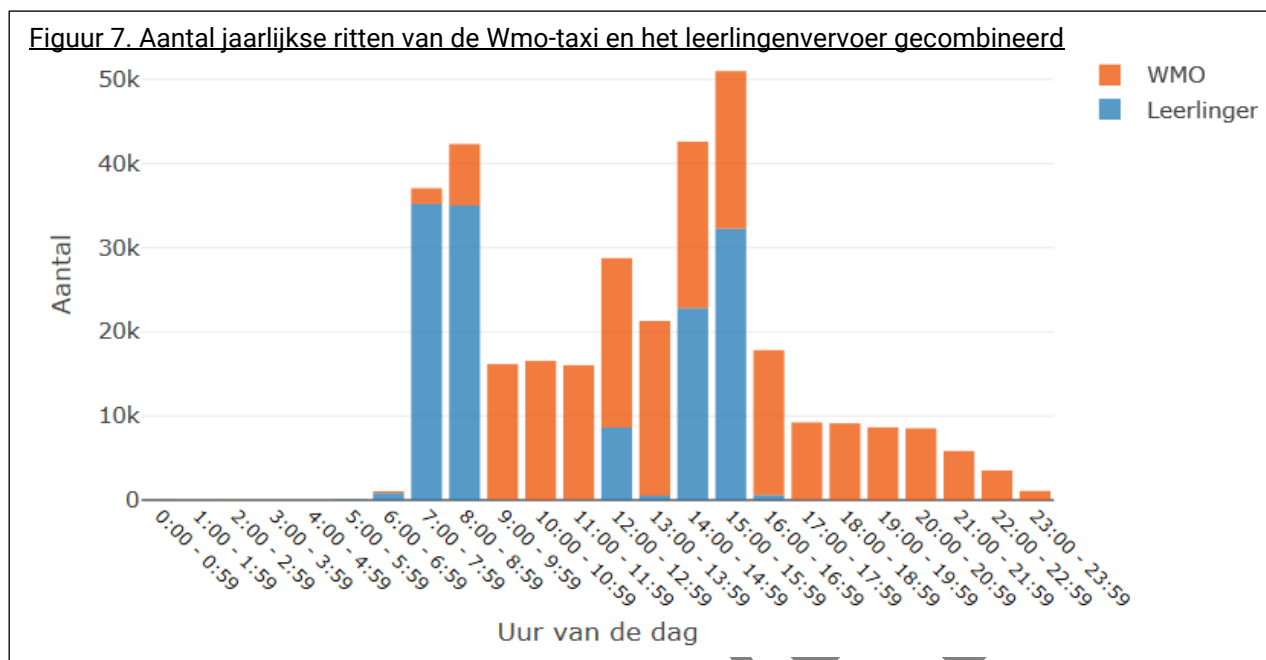
1. Een effectieve inrichting van het doelgroepenvervoer
 - a. Een sturingsmodel voor gebundeld doelgroepenvervoer
 - b. Adequate inkoop en het beheer
2. Doelgroepenvervoer moet waar mogelijk samen met het openbaar vervoer een vangnet voor inwoners worden
3. Mobiliteit inwoners stimuleren

Een effectieve inrichting van het doelgroepenvervoer

Wmo pashouders, leerlingen en dagbesteding deelnemers worden gescheiden van elkaar in verschillende vervoersystemen vervoerd. Er is vervoer geregeld per wettelijke regeling en/of reismotief (dagbesteding, recreatie, ziekenhuis, school). Hierdoor rijden soms halfgevolle voertuigen achter elkaar aan. Dit leidt tot een niet-samenhangend geheel, verkokerd en inefficiënt. In figuur 7 is goed te zien dat de ritten van de Wmo-taxi meer verdeeld zijn over de dag en het leerlingenvervoer pieken kent in de ochtend en de middag.

⁷ Laren doet niet mee met de Wmo-taxi. Eemnes doet alleen mee met de Wmo-onderdelen en niet met de Jeugd onderdelen.

De rest van de dag is er dus geen werk in het leerlingenvervoer. Er zijn verschillen contracten voor de Wmo-taxi en het leerlingenvervoer en dus andere taxi's, chauffeurs en ICT systemen.



De marges in de taxisector staan onder druk en er is weinig innovatie. De recente faillissementen van Bestax en Verhoef vervoer in onze regio en de moeizame inkoopprocedures in het doelgroepenvervoer illustreren dit. Door de beperkte marges hebben taxibedrijven weinig ruimte te investeren in verbeteringen voor de doelgroepen. De taxisector is te typeren als een vechtmrkt, waar aanbestedingen vrijwel altijd leiden tot rechtszaken. De recente aanbesteding van het leerlingenvervoer is daar een voorbeeld van. Daarnaast is door aanbesteding de mogelijkheid om tussentijds te sturen voor gemeenten beperkt. De mate van flexibiliteit van de dienstverlening wordt een aantal jaren in een contract in grote mate op slot gezet. Bij inschrijvingen op aanbestedingen is er vaak sprake van een papieren werkelijkheid die ver af staat van de dagelijkse realiteit. De gemeenten hebben op dit moment te weinig grip op de organisatie en uitvoering van het vervoer. Verbetering is nodig door te komen tot één sturingsmodel voor gebundeld doelgroepenvervoer en een adequate inkoop en beheer. Hierbij wordt ook gekeken naar wat gemeenten zelf kunnen doen en welke kennis zij nodig hebben.

Doelgroepenvervoer moet waar mogelijk samen met het OV een vangnet voor inwoners worden

Het openbaar vervoer sluit ook niet goed aan op het doelgroepenvervoer. Regelmatig rijdt een leerlingenvervoerbustje of Wmo taxi gelijk op met een bus, maar is de bus niet als serieuze reisoptie meegenomen. Uit het mobiliteitsbeeld blijkt dat meer dan 80% van de Wmo pashouders op minder dan 400 meter van een bushalte woont en toch geen gebruik maakt van het OV. De huidige invulling van het OV blijkt voor hun niet geheel passend of inwoners nemen het niet mee als alternatief. Om de participatie voor de kwetsbare groep in de samenleving te borgen kan het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer beter op elkaar worden afgestemd.

Een reis met het openbaar vervoer is voor mensen met beperkingen vaak een reis vol hindernissen. Het gevolg is dat ze zijn aangewezen op het doelgroepenvervoer of moeten zij een beroep doen op familie of anderen voor vervoer. Door het OV en doelgroepenvervoer met elkaar te verbinden kan de maatschappelijke participatie van inwoners met beperkingen worden verbeterd. Het doelgroepenvervoer kan de fijnmazige oplossing worden voor de reizigers die moeite hebben om zich van en naar de bushalte of het treinstation te verplaatsen per voet, auto of fiets. Een voorbeeld van het verbinden van OV en doelgroepenvervoer is de Wmo-taxi inzetten voor het eerste of laatste deel van een reis met het OV. Er zijn namelijk mensen die wel met het OV kunnen reizen, maar net te ver af wonen van een bushalte of treinstation en deze afstand niet lopend, fietsend of met de auto kunnen afleggen. Bij een frequenter busnet is dit beter mogelijk, omdat de wachttijd bij de halte dan wordt verminderd.

In het land zijn er verschillende nieuwe mobiliteitsconcepten die deze combinaties maken. Met de provincie kunnen de regiogemeenten samen met inwoners en vervoerders dergelijke concepten uitwerken voor Gooi en Vechtstreek. Hierbij moet ook aandacht zijn voor de fysieke toegankelijkheid van bussen en bushaltes en aan de optie voor assistentie bij bushaltes zoals dat bij de NS-stations ook mogelijk is. Inwoners weten als geen ander waar hun reis aan moet voldoen. Daarom is het samen met inwoners ontwikkelen van nieuwe mobiliteitsconcepten van belang. Niet alleen bij het aflopen van langlopende doelgroepenvervoer contracten of de streekvervoer concessie, maar continu zodat het OV samen met het doelgroepenvervoer een echt vangnet wordt voor mensen met beperkingen.

Mobiliteit inwoners stimuleren

Het is ook van belang om te investeren in de inwoners zelf. Als een inwoner nu niet in staat is om zelf te reizen met auto, fiets of OV wordt er een taxi ingezet. Er zou beter onderzocht moeten worden of er voor bepaalde inwoners alternatieven zijn voor de taxi. Zo is zelf reizen gezonder en zorgt dat vaardigheden niet verloren gaan of juist worden aangeleerd. Het is om deze en andere redenen beter dan afhankelijk zijn van de taxi. Alternatieven zijn bijvoorbeeld het inzetten van OV-coaches, reis apps zoals GoOV of reizen met een vrijwilliger. Ook fietstrainingen kunnen met name ouderen langer gezond en actief houden en er voor zorgen dat ze niet afhankelijk worden van de Wmo-taxi.

Samenwerking provincie en gemeenten

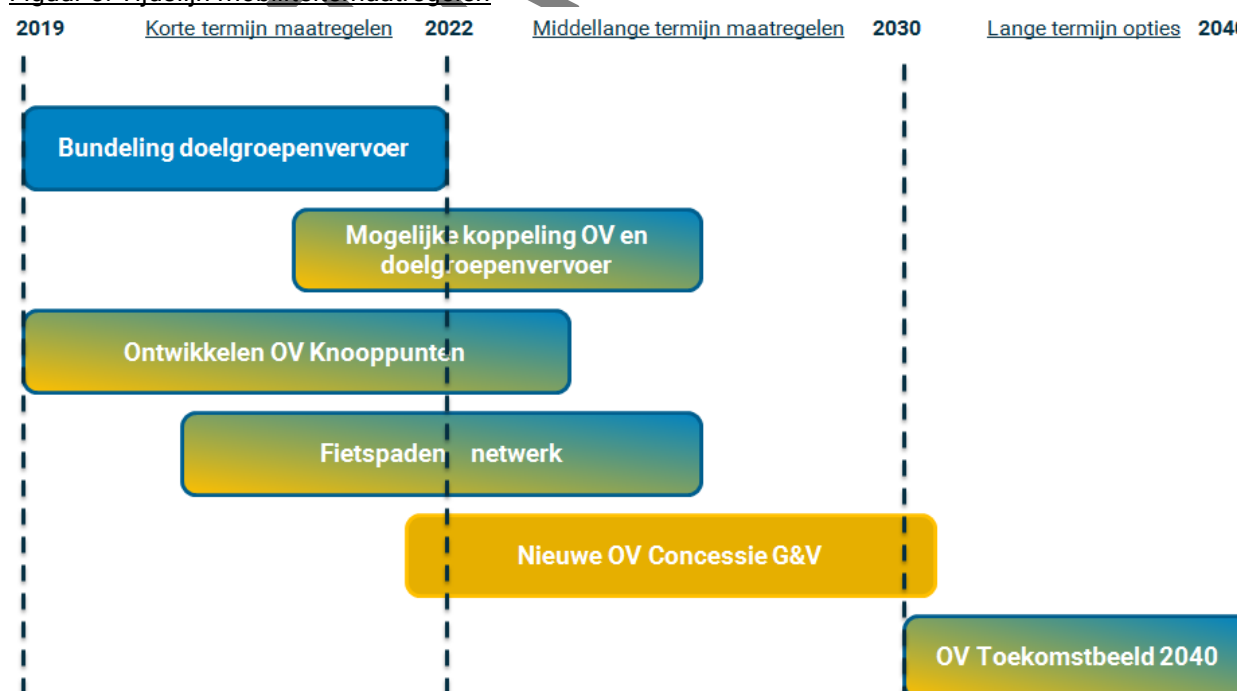
De OV concessie is een belangrijk middel om de mobiliteit in Gooi en Vechtstreek te verbeteren, maar zeker niet het enige middel. Het reguliere mobiliteitsbeleid van gemeenten en provincies werken hier ook aan.

Andere belangrijke maatregelen zijn:

- Bundeling en ontwikkeling van het doelgroepenvervoer
- Ontwikkelen OV knooppunten
- Doorfietspaden netwerk
- OV toekomstbeeld (zie bijlage 3)

Om te komen tot een goed mobiliteitsnetwerk is samenwerking tussen de regiogemeenten noodzakelijk en samenwerking met de metropool regio Amsterdam, de provincie, het rijk en andere partners zoals vervoerders (bus, trein, doelgroepen). In figuur 8 staan de verschillende mobiliteitsmaatregelen weergegeven waar de gemeenten samen met de provincie in optrekken de tot aan 2040. In 2019 worden hier belangrijke stappen in gezet.

Figuur 8. Tijdslijn mobiliteitsmaatregelen



Blauw zijn maatregelen van gemeenten; Geel zijn maatregelen van provincie; Geel en Blauw zijn gezamenlijke maatregelen.

Bijlage 1. Nieuwe concepten en innovaties

Deelfietsen

De deelfiets is geen nieuwe innovatie meer qua techniek, maar afgezien van de OV-fiets bij NS stations en enkele pilots bij bushaltes wordt het nog nergens grootschalig toegepast. In grote steden zijn er wel meerdere deelfiets systemen, met name buiten Nederland, maar het is nog in wat regio's zoals Gooi en Vechtstreek toegepast die wat minder dichtbevolkt zijn. Deelfietsen zijn vooral voor bezoekers interessant. Het kan de OV-knooppunten aantrekkelijker maken en waardoor de bus en trein beter met de auto kunnen concurreren. Voordat deelfietsen neergezet worden moet er goed nagedacht worden over het soort deelfietsconcept. Er zijn verschillende mogelijkheden: *Start = Finish* (Back to one), *Hubs* (Back to many), *Free floating* & *Hybride* (Hubs + Free Floating).

Deelauto-hubs bij stations/ knooppunten

Een vergelijkbaar systeem als de deelauto is de OV-fiets. Voor langere afstanden is een elektrische deelauto een handige oplossing. Samen met Greenwheels biedt NS vanaf september 2018 ook deelauto's aan rondom de stations Rotterdam Centraal en Driebergen Zeist. Deze deelauto's bevinden zich in een parkeergarage rondom de stations.

Het aanbieden van deelauto's bij stations kan direct toegepast worden. Het vergemakkelijken van het voor- en natransport zorgt voor een groter OV-gebruik. Dit draagt bij aan het doel reiscomfort. De kosten voor het aanbieden van deelauto's rondom stations zijn verschillend per station en is afhankelijk van de omgeving. Bij een bestaande parkeergarage in de omgeving van het station is dit beperkt, en indien er nieuwe ruimte voor de auto's moet komen zijn de kosten groot. Net als bij deelfietsen moet er een keuze gemaakt worden over het soort deelconcept.

Vraagafhankelijke systemen

Onder vraagafhankelijke systemen wordt verstaan dat voertuigen rijden op basis van de vraag van de reiziger. Reizigers geven in een app aan wat hun herkomst en bestemming is en door middel van realtime data worden verschillende efficiënte routes berekend. De app geeft aan wanneer de reiziger waar kan opstappen (deur-tot-deur is doorgaans geen efficiënte route). Bridj doet dit al in Amerika en in Nederland werkt de Texelhopper volgens een soortgelijk systeem. De ervaring tot nu toe leert dat bij vraagafhankelijke systemen de mate van bundeling van reizigers bepalend is voor de betaalbaarheid en het succes. Deze systemen zijn direct toepasbaar. De innovatie draagt bij aan de doelen systeem en reisgemak. De kosten om te implementeren, bestaan uit het bieden van een platform, voertuigen en chauffeurs en het kan op korte termijn ingevoerd worden.

Zelfrijdende voertuigen als voor- en natransport

Op de Kralingse zoom in Rotterdam wordt de Parkshuttle gebruikt als vervoer tussen het metrostation en het bedrijventerrein. De Parkshuttle heeft een eigen baan en is zelfrijdend, vanaf 2020 komt deze parkshuttle ook over de openbare weg te rijden. De technologie is al beschikbaar door middel van een vrije baan voor het voertuig, en zal op korte termijn ook beschikbaar zijn op de openbare weg. Dit soort zelfrijdende voertuigen van deur-tot-deur geven de reiziger een extra optie als voor- en natransport en zijn op termijn in exploitatie goedkoper dan bemande bussen (KiM, 2016). Dit draagt bij aan de doelen systeem en reisgemak. Zelfrijdende voertuigen zijn nog vrij duur om te maken, vergeleken met normale bussen, in 2040 zal dit verschil wel kleiner zijn. In deze concessie periode zouden er mogelijk pilots opgezet kunnen worden.

Zelfrijdende voertuigen van deur-tot-deur

Zelfrijdende voertuigen van deur-tot-deur zijn het beste te vergelijken met een zelfrijdende Uber. Het is mogelijk om tussendoor andere reizigers op te pakken. De technologie van zelfrijdende auto's is nu nog niet beschikbaar om over alle openbare wegen te rijden, vooral in binnensteden heeft zelfrijdend verkeer het nog moeilijk. Zelfrijdende auto's zullen waarschijnlijk gefaseerd op de markt komen (KiM, 2016). Rapporten verschillen sterk van mening over in welk jaar zelfrijdende voertuigen veilig over de openbare wegen rijden. Het vertrouwen van de reiziger speelt hierin ook een grote rol. Voor de reiziger betekent de innovatie geen voor- en natransport, geen wachttijd en minder exploitatiekosten. Dit draagt bij aan de doelen systeem en reiscomfort.

De kosten bestaan met name uit de kosten voor het aanschaffen van de voertuigen. Dit is volledig afhankelijk van de schaal waarop het toegepast zal worden. Door de onzekerheid van het jaar waarin zelfrijdende auto's volledig rijden is voor deze concessie periode deze innovatie niet meegenomen.

VERTROUWELIJK

Bijlage 2. Kaarten en cijfers

Cijfers Doelgroepen vervoer

	Verantwoordelijk voor beleid	Uitvoerder	Aantal gebruikers	Totale kosten per jaar in €
Wmo vervoer	Gemeenten	Regio G&V	11.804 (7.367 actief)	3.900.000
Leerlingenvervoer	Gemeenten	Regio G&V	676	2.700.000
Jeugdhulpvervoer	Gemeenten	Regio G&V	18	6.000
Wmo dagbesteding	Gemeenten	Zorgaanbieders	476	200.500
Jeugd dagbesteding	Gemeenten	Zorgaanbieders	71	54.000
Wsw vervoer	Gemeenten	Tomin Groep	26	165.000
Valys	Ministerie VWS	Ministerie VWS	Landelijk: 390.000 (172.000 actief)	Landelijk: 60 miljoen
Wlz	Ministerie VWS	Zorgaanbieders	Onbekend	Landelijk: 100 tot 150 miljoen
Zittend ziekenvervoer	Ministerie VWS	Zorgverzekeraars	Landelijk: 80.000 (66.000 actief)	108 miljoen
Wia	Ministerie SZW	UWV	onbekend	onbekend

- Bij Wmo-taxi wordt 13% van de kosten opgebracht door de reizigersbijdrage (€0,55 per zone)
- Bij Leerlingen- en jeugdhulp- en jeugd dagbestedingsvervoer is er geen reizigersbijdrage
- Wmo dagbestedingsvervoer kent geen aparte bijdrage. Er is wel voor alle Wmo maatwerkvoorzieningen een CAK eigen bijdrage.

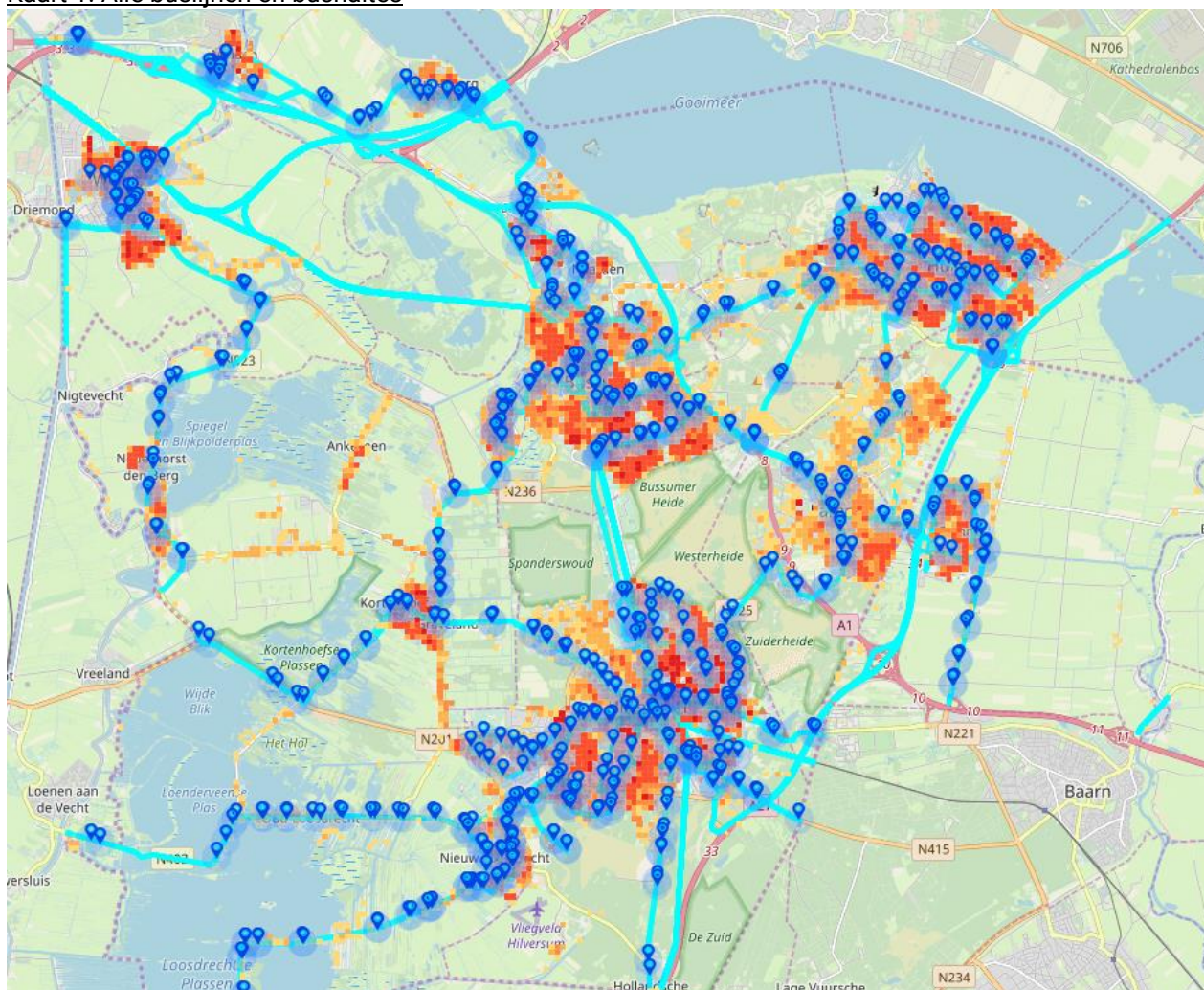


Cijfers Openbaar bus vervoer

- Een bus kost ongeveer € 90 à € 100,- per uur
- Landelijk worden 50% van de kosten gedekt door vervoersbewijzen.
- In Gooi & Vecht wordt slechts 42% van de kosten gedekt door vervoersbewijzen in 2017. De overige kosten worden gedekt door subsidie van de provincie
- Circa 50% van de kosten van de bus zijn personeelskosten
- Bij 7 van de 17 lijnen zijn de inkomsten uit vervoersbewijzen minder dan 30%
- De totale omzet van de bus per jaar: circa € 18.000.000,-

Kaarten OV Gooi & Vechtstreek

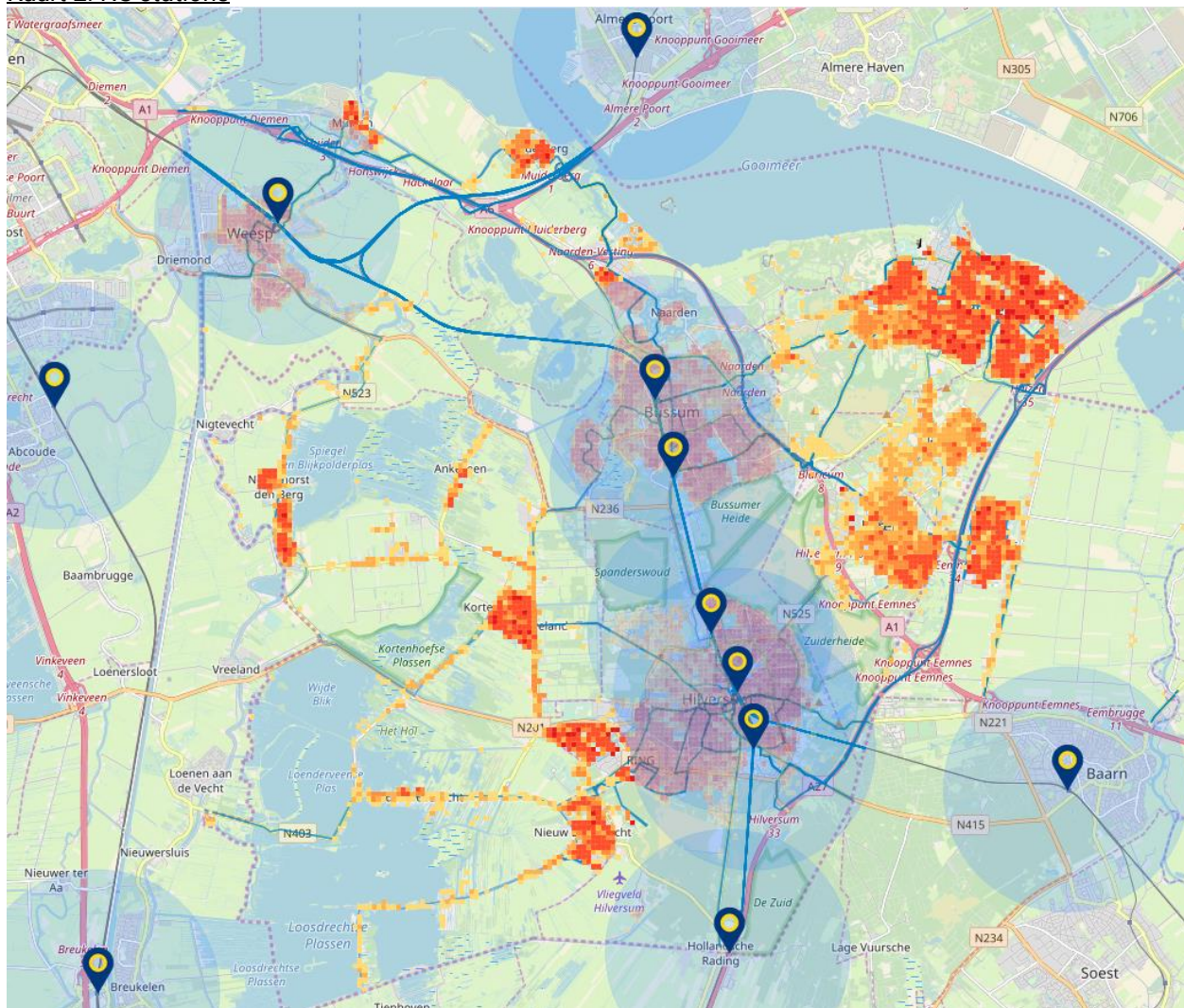
Kaart 1. Alle buslijnen en bushaltes



De licht blauwe lijnen zijn de huidige buslijnen van de concessie Gooi en Vechtstreek. De blauwe bakens zijn alle bushaltes. De cirkel om de bushaltes heeft een straal van 250 meter. De rode en oranje gekleurde blokjes geven de plekken aan waar inwoners wonen die buiten een straal van 250 meter van een bushalte af wonen. Dit is een afstand die in 4 à 5 minuten lopend kan worden afgelegd en als een (maximale) acceptabele loopafstand gezien kan worden tot een halte van een streek bus.

gemeente	aantal inwoners binnen 250 meter van een bushalte		aantal inwoners buiten 250 meter van een bushalte	
	aantal	percentage	aantal	percentage
Blaricum	4.475	42,6%	6.035	57,4%
Eemnes	5.815	63,6%	3.335	36,4%
Gooise Meren	30.990	56,2%	24.120	43,8%
Hilversum	69.960	78,1%	19.580	21,9%
Huizen	27.195	66,7%	13.600	33,3%
Laren	4.790	46,6%	5.490	53,4%
Weesp	10.780	58,6%	7.625	41,4%
Wijdmeren	13.740	62,5%	8.235	37,5%

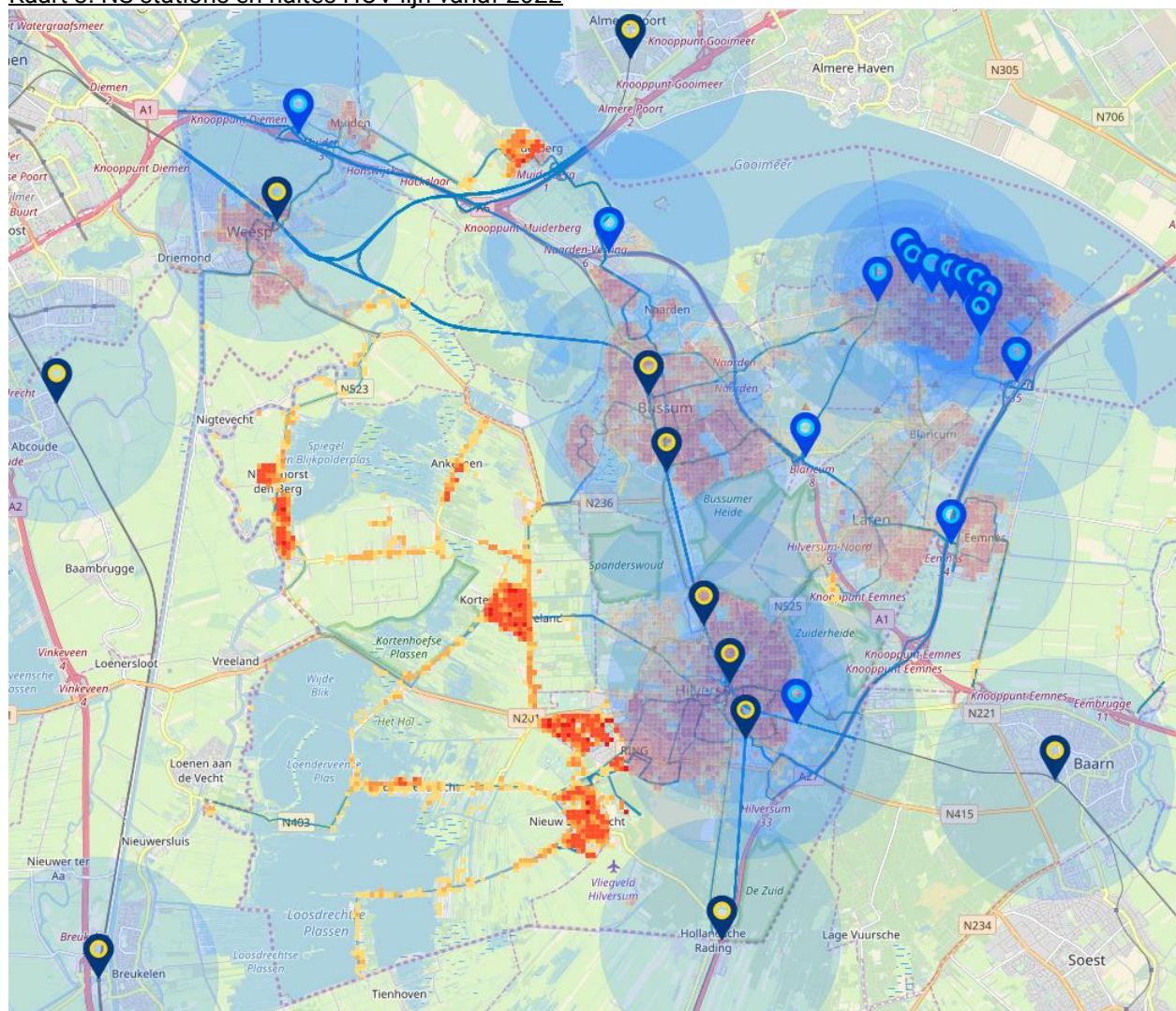
Kaart 2. NS stations



De zwarte bakens zijn de NS stations. De rode en oranje gekleurde blokjes geven de plekken aan waar inwoners wonen die buiten een straal van 2.500 meter van een NS station wonen. Dit is ook in de onderstaande tabel weergegeven. Een afstand van 2.500 meter is ongeveer 10 minuten fietsen (gemiddeld 15 km per uur) op een normale fiets en 8 minuten (gemiddeld 20 km per uur) op een elektrische fiets.

gemeente	aantal inwoners binnen 2,5 km van station of HOV		aantal inwoners buiten 2,5 km van station of HOV	
Blaricum	-	0,0%	10.510	100,0%
Eemnes	5	0,1%	9.145	99,9%
Gooise Meren	48.840	88,6%	6.270	11,4%
Hilversum	82.115	91,7%	7.425	8,3%
Huizen	530	1,3%	40.265	98,7%
Laren	10	0,1%	10.270	99,9%
Weesp	18.100	98,3%	305	1,7%
Wijdmeren	10	0,0%	21.965	100,0%

Kaart 3. NS stations en haltes HOV lijn vanaf 2022



De zwarte bakens zijn de NS stations en de blauwe bushaltes van de geplande haltes van de HOV 't Gooi na oplevering in 2022. De rode en oranje gekleurde blokjes geven de plekken aan waar inwoners wonen die buiten een straal van 2.500 meter van een NS station of HOV halte af wonen. Dit is ook in de onderstaande tabel weergegeven. Een afstand van 2.500 meter is ongeveer 10 minuten fietsen (gemiddeld 15 km per uur) op een normale fiets en 8 minuten (gemiddeld 20 km per uur) op een elektrische fiets.

Het betreft de bestaande haltes van R-net lijn 320 en de verplaatste halte Blaricum carpool en de geplande nieuwe halte aan de A27, Eemnes P+R en de nieuwe halte in Hilversum bij het Tergooi ziekenhuis en het Arenapark, Van Linschotenlaan. De haltes van de R-net lijn in Amsterdam zijn niet weergegeven op de kaart.

gemeente	aantal inwoners binnen 2,5 km van station of HOV		aantal inwoners buiten 2,5 km van station of HOV	
	aantal	percentage	aantal	percentage
Blaricum	10.510	100,0%	0	0,0%
Eemnes	9.005	98,4%	145	1,6%
Gooise Meren	52.940	96,1%	2.170	3,9%
Hilversum	82.125	91,7%	7.415	8,3%
Huizen	40.795	100,0%	0	0,0%
Laren	10.175	99,0%	105	1,0%
Weesp	18.100	98,3%	305	1,7%
Wijdmeren	10	0,0%	21.965	100,0%

Bijlage 3. Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040

Iedereen in Nederland moet snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer (OV) kunnen reizen. Ook in 2040. Daarom heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail, gewerkt aan een toekomstbeeld openbaar vervoer 2040. Dit toekomstbeeld geeft richting aan het beleid van de overheid en de uitvoering hiervan samen met partners⁸.

De toekomstvisie openbaar vervoer 2040 (uitgekomen in 2016) wordt nu in fases uitgewerkt naar concretere voorstellen en samenwerkingsafspraken. In deze voorstellen staan de maatregelen voor de overheidspartijen en partners. Het toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 wordt ingevuld door de volgende partners:

- ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- de 12 provincies en de metropoolregio's Amsterdam (MRA) en Rotterdam-Den Haag (MRDH);
- NS en Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland;
- ProRail.

Regio Gooi en Vechtstreek vertegenwoordigt de regio gemeenten in het OV toekomstbeeld in de MRA en neemt ambtelijk deel aan het OV toekomstbeeld dat door de provincie Utrecht wordt uitgewerkt.

Relevante passages uit de toekomstvisie OV⁹

Anno 2016 staat de bereikbaarheid onder druk, ondanks lopende en geplande investeringen. Waar de vraag naar mobiliteit groot is en hard groeit, zoals in de stedelijke regio's en de drukste corridors, lopen zowel het wegverkeer als het openbaar vervoer op veel verbindingen tegen de capaciteitsgrenzen aan. Waar de vraag beperkt is, zoals in dunnerbevolkte gebieden en aan de randen van de stad en de dag, is sprake van een tegengestelde ontwikkeling in het openbaar vervoer. Lijngebonden vervoer komt in een negatieve spiraal van minder aanbod en minder gebruik, waardoor kwaliteit en betaalbaarheid afnemen. Voor groepen die hiervan afhankelijk zijn, wordt het lastiger om op hun bestemming te komen.

In Gooi en Vechtstreek zien we zowel dat de snelwegen tegen de capaciteitsgrenzen aan gaan lopen en dat het regionale busvervoer in negatieve spiraal dreigt te komen door minder gebruik en minder aanbod.

In de toekomstvisie zijn 8 vertrekpunten geformuleerd. De onderstaande drie zijn het meest relevant voor het project dynamisch mobiliteitsnetwerk in Gooi en Vechtstreek.

1. Van openbaar vervoer naar mobiliteit

We integreren openbaar vervoer in de mobiliteitsketens van reizigers.

In 2040 spreken we niet meer van openbaar vervoer en OV-ketens, maar van mobiliteitsketens. Reizigers verplaatsen zich van deur tot deur. De eigen (elektrische) fiets, OV-fiets, (regio)taxi, vervoer over water en andere systemen vullen de OV-reis met trein, bus, tram of metro aan.

2. Nieuwe mobiliteit bieden bij geringere vraag

Waar vraag naar en aanbod van klassieke openbaar vervoer tekort schieten, zorgen we ervoor dat flexibel, vraaggericht vervoer beschikbaar komt.

Zoals bij vertrekpunt 1 gesteld, zullen nieuwe mobiliteitsdiensten in 2040 reizigers een beter product kunnen bieden dan een bus die maar één keer per uur komt en er lang over doet. Nieuwe diensten ontstaan door commerciële of maatschappelijke initiatieven, maar niet als eerste waar de vraag gering is. Wij zorgen voor een omslag naar een vraaggericht, flexibel mobiliteitssysteem, ook op plekken waar dit niet vanzelf tot stand komt. We wenden een deel van de budgetten daarvoor aan. Dat doen we door in OV- of mobiliteitsconcessies meer ruimte te creëren voor dit soort diensten; we bundelen op een slimme manier de mobiliteitsvraag en integreren deze waar mogelijk met doelgroepen- en werknemersvervoer. We maken fietsen en fietsinfrastructuur een onlosmakelijk onderdeel van mobiliteitsketens.

⁸ Informatie Rijksoverheid OV in de toekomst

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst>

⁹ Toekomstbeeld OV 2040 <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2016/12/15/toekomstbeeld-ov-overstappen-naar-2040-flexibel-en-slim-ov/toekomstbeeld-ov-overstappen-naar-2040-flexibel-en-slim-ov.pdf>

8. Slimmer samenwerken en financieren

Om goede en betaalbare deur-tot-deurreis mogelijk te maken, versterken we de samenwerking over de grenzen van modaliteiten en beleidsvelden heen.

De grenzen tussen openbaar vervoer en andere vormen van mobiliteit vervagen. Mensen reizen van A naar B en willen daarvoor gebruik maken van één mobiliteitssysteem dat vanzelfsprekend en gemakkelijk is in gebruik en afrekening. Dat vereist dat alle overheden en aanbieders van mobiliteit dit integrale systeem samen efficiënt en effectief sturen en faciliteren, en de samenhang van netwerken bewaken en ontwikkelen. Nieuwe diensten en ideeën van marktpartijen en anderen kunnen dan makkelijker deel gaan uitmaken van het mobiliteitsaanbod. Meer transparantie en inzicht in mobiliteitsdata is daarbij belangrijk.

VERTROUWELIJK

Bijlage 4. VN-verdrag handicap

Sinds 14 juli 2016 geldt het VN-verdrag Handicap. Het doel van dit verdrag is dat de positie van mensen met een beperking verbetert. De Rijksoverheid zet zich samen met gemeenten hiervoor in¹⁰. Belangrijk onderdeel is de toegankelijkheid van het OV verbeteren. Zo moeten in 2030 alle stations toegankelijk zijn gemaakt. Voor gemeenten moet er ook gedacht worden aan dat niet alleen de bussen, trams en treinen toegankelijk moeten zijn, maar ook de haltes, stations en de wegen daarnaartoe, alsook (voldoende) parkeerplekken. Het ministerie van VWS heeft een apart programma opgezet voor de implementatie van het verdrag waarin een actielijn Vervoer is opgenomen. Het doel binnen de actielijn Vervoer is dat reizigers met een beperking steeds meer zelfstandig gebruik kunnen maken van het OV. Daarbij is het ook belangrijk dat de verschillende vormen van doelgroepenvervoer verbeteren en beter op elkaar en op het OV aansluiten¹¹.

Er zijn twee maatregelen onderdeel van de actielijn Vervoer¹²:

1. Meer haltes en stations toegankelijk

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer kan nog verder verbeteren. Daarom zullen er nieuwe streefcijfers voor de toegankelijkheid van verschillende onderdelen van het OV, in het bijzonder voor de toegankelijkheid van bus- en tramhaltes, worden vastgesteld. Bestuurlijke afspraken met decentrale overheden over de nieuwe streefcijfers worden naar verwachting gemaakt in het najaar van 2018. Wijziging van het Besluit en de Regeling Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer met deze nieuwe streefcijfers zal in 2019 plaatsvinden.

2. Grotere gebruiksvriendelijkheid en meer geïntegreerd doelgroepenvervoer

De eerste acties zullen zich richten op:

- verbetering van informatie over toegankelijke reizen;
- kennisuitwisseling, zodat goede voorbeelden brede navolging krijgen;
- uniformeren van gegevens over doelgroepenvervoer;
- goede aansluiting op het Wmo-vervoer en één vervoerspas realiseren binnen het Valys vervoer.

Actieprogramma doelgroepenvervoer en OV

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) trekt het actieprogramma doelgroepenvervoer en OV in afstemming met het ministerie van VWS en in nauw overleg met mensen met een beperking en andere betrokkenen zoals gemeenten, provincies, vervoerders en OV bedrijven. Bij de uitwerking van concrete maatregelen in het actieprogramma wordt met de behoeften van mensen met een beperking rekening gehouden. Uit overleg met ervaringsdeskundigen blijken onder meer de volgende behoeften:

- betere informatie over de toegankelijkheid van het OV;
- een minder scherp onderscheid tussen verschillende vormen van doelgroepenvervoer (Wmo-vervoer, Valys, leerlingvervoer, Wlz-vervoer);
- voorkomen dat de inzet van buurtbussen het gebruik van OV onmogelijk maakt;
- waar nodig in het OV beter letten op andere vormen van beperkingen dan motorische, namelijk visuele, auditieve, verstandelijke en psychische beperkingen;
- eenmalige indicatie voor het doelgroepenvervoer;
- eigen regie en keuze in welke vervoersvorm op welk moment het best passend is;
- een eenvoudige manier van betalen om ketenritten (combinatie van OV en doelgroepenvervoer) te vereenvoudigen;
- een betere betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van het doelgroepenvervoer en een betere bejegening in het OV.

De startbijeenkomst van het actieprogramma vond plaats in mei 2018¹³.

¹⁰ Informatie Rijksoverheid VN-verdrag Handicap <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rechten-van-mensen-met-een-handicap/positie-mensen-met-een-beperking-verbeteren-vn-verdrag-handicap>

¹¹ Meer informatie voor gemeenten, zie de VNG website VN-verdrag Handicap <https://vng.nl/iedereen-doet-mee>

¹² Ministerie VWS, Implementatie plan VN-verdrag Handicap, Pagina 21, 22
https://vng.nl/files/vng/nieuws_attachments/2018/programma-vn-verdrag-onbeperkt-meedoen.pdf

¹³ Verslag startbijeenkomst actieprogramma doelgroepenvervoer en OV, mei 2018 <https://www.societyimpact.nl/verslag-startbijeenkomst-doelgroepenvervoer-en-ov/>

Bijlage 5. Duurzaamheid: Zero emissie vervoer

De provincie Noord-Holland gaat kiezen voor duurzaam openbaar vervoer. Alle provincies in Nederland hebben in 2016 het bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus afgesloten¹⁴. In dit akkoord is afgesproken dat uiterlijk in 2025 alle nieuwe bussen zero emissie zijn en dat in 2030 al het busvervoer zero emissie is. In Gooi en Vechtstreek gaat in 2021 een nieuwe concessie in voor maximaal 10 jaar, waarin dus zero emissie gerealiseerd moet worden: openbaar vervoer zonder lokale uitstoot.

De ontwikkelingen op het gebied van duurzame aandrijving gaan snel. Het wordt steeds beter haalbaar om zero emissie (ZE) uit te voeren – en de verwachting is dat deze ontwikkelingen de komende jaren alleen maar sneller gaan. Vooral de batterijtechniek wordt snel beter, waardoor het bereik toeneemt en de kosten afnemen. Ondanks dat de ontwikkelingen hard gaan is deze opgave complex. Er zijn momenteel wel ZE-energiedragers beschikbaar die kunnen worden toegepast bij bussen. De geschiktheid van de energiedragers is erg afhankelijk van type bus (grootte), lijnvoering (afstand en frequentie) en de mogelijkheid voor het realiseren van laad-/ vulvoorzieningen. Met name de lange lijnen zoals R-net lijn 320 is nog problematisch. De provincie zal in aanloop naar de aanbesteding van de concessie nog onderzoeken welke tempo er aangehouden kan worden voor ZE op alle buslijnen. Het tempo is mede afhankelijk van de voorwaarden die gesteld worden aan de laadvoorzieningen. Daarvoor zoekt de provincie de samenwerking met de gemeenten.

¹⁴ <https://www.greendeals.nl/green-deals/zero-emissie-busvervoer>