

Bijlage 2: Omschrijvingen deelprogramma's Visie OV 2020

Projectomschrijving I:

MARKTONDERZOEK EN MARKETINGPROGRAMMA OV

1. PROJECTOMSCHRIJVING

1.1 Inleiding

Op 6 februari 2012 (2011-69776) heeft u de Visie Openbaar Vervoer 2020 vastgesteld. Met deze Visie streeft de provincie om met een grofmazig, frequent, betrouwbaar en snel stroomlijnnennet én met maatwerk voor het ontsluitend net, het OV zo in te zetten dat het meer mensen op een betere manier bedient. Op 16 juli 2012 is het Uitvoeringsprogramma Visie Openbaar Vervoer vastgesteld, waarbij het marktonderzoek/marketingprogramma onderdeel van uitmaakt. Het gereserveerde bedrag van €2.300.000 wordt gebruikt voor marktonderzoek- en marketingactiviteiten in de breedste zin van het woord die bijdragen tot meer en meer tevreden reizigers in het openbaar vervoer van Noord-Holland.

Het marketingprogramma valt wat betreft uitvoering in twee delen uiteen:

- A. (markt) onderzoeksfase: 50 klanten (en niet-klanten) beoordelen gedurende 50 dagen op een intensieve en actieve wijze de dienstverlening van de OV vervoerder(s). (50/50 programma)
- B. Implementatiefase: de onderzoeksfase levert bouwstenen op voor een meerjarenprogramma marketing. Dit wordt samen met de vervoerder en het ROCOV opgepakt.

In 2012 heeft de onderzoeksfase plaatsgevonden en op basis van deze bevindingen hebben we het afgelopen jaar een marketingprogramma opgezet, dat een looptijd kent tot aan 2016 met een mogelijke uitloop van een jaar.

1.2 Maatschappelijk knelpunt

In de Visie OV 2020 is de ambitie gesteld, om meer mensen op een betere manier te bedienen met het openbaar vervoer. Om deze ambitie te realiseren, is het nodig om te weten wat de klant écht wil en wat de klant bindt. Op het moment dat de Visie werd vastgesteld, waren er nog onvoldoende actuele en fundamentele klantinzichten. Het gaat dan om de kennis over bestaande OV reizigers en over inwoners die nog geen gebruik maken van de OV voorzieningen binnen de provincie. Er is structureel onderzoek nodig om de daadwerkelijke vraag van de reiziger in beeld te krijgen, waardoor we gerichte maatregelen kunnen nemen om met het OV beter bij deze vraag aan te sluiten.

1.3 Doelstelling

Met het marktonderzoek- en marketingprogramma heeft de provincie Noord-Holland de ambitie de reiziger nog meer te doorgronden, te begrijpen en de essentie te vertalen naar relevante maatregelen om bij deze vraag aan te sluiten.

Het doel van het marketingprogramma is om ons aanbod aan openbaar vervoer zo in te zetten dat het tegemoet komt aan de behoeften van zoveel mogelijk reizigers.

- Hoe kunnen we de huidige reizigers meer tevreden stellen en in het OV houden?
- Hoe kunnen we de potentiële reiziger overtuigen met ons OV te reizen?

1.4. Het resultaat

Het resultaat is een goed, structureel beeld van de (potentiële) reizigersbehoeften en het doorvoeren van een pakket aan maatregelen ten behoeve van concrete product- en serviceverbetering, waarmee we meer en meer tevreden reizigers in het openbaar vervoer krijgen.

1.5 Meerwaarde van de investering

Met het marketingprogramma krijgt de provincie Noord-Holland meer inzicht in de (potentiële) reiziger. Op basis van deze inzichten worden concrete maatregelen genomen, die leiden tot meer en meer tevreden reizigers. Hierdoor wordt het product aan openbaar vervoer aantrekkelijker voor de reiziger en gaat de kostendekkingsgraad omhoog.

1.6 Activiteiten/onderdelen project/deelprojecten

Het programma bestaat uit twee onderdelen:

1. Marktonderzoek 50/50: juni- november 2012

Het marktonderzoek levert bouwstenen op voor een meerjarenprogramma marketing. Deze bevindingen worden direct opgepakt samen met vervoerder en ROCOV.

2. Marketingprogramma, waarin maatregelen worden geïmplementeerd; januari 2013 t/m 2015

1. Marktonderzoeksfase

Om het marketingprogramma vorm te geven, hebben we eerst onderzoek verricht naar de behoeften van (potentiële) reizigers aan openbaar vervoer. In het kader van het uitvoeringsprogramma Visie OV 2020 heeft het marktonderzoek 50/50 plaatsgevonden. Het oorspronkelijke idee was om 50 deelnemers 50 dagen opdrachten en vragen over het openbaar bus vervoer binnen onze concessies te geven. Hierdoor kregen we meer inzicht in wat de reiziger en de potentiële reiziger wil en overtuigt om de bus te nemen. De aanmeldingen voor het marktonderzoek liepen echter storm en uiteindelijk hebben 77 deelnemers meegedaan met het onderzoek en vanwege het enthousiasme hebben we de oorspronkelijke duur van 50 naar 60 dagen verlengd. Door de meer dan 1.000 reacties hebben we beter inzicht gekregen in wat de (potentiële) reiziger wil en hem/haar overtuigt om de bus te nemen.

Denk mee ..

.. en doe mee



Het 50/50 programma bestond uit de volgende onderdelen:

- Drie bijeenkomsten met een brede groep medewerkers van de betrokken OV-bedrijven
- Een fysiek klantenpanel als aftrap
- Elke week een concrete opdracht aan de panelleden om de dienstverlening te testen
- Terugkoppeling van de concrete resultaten aan de betrokken partijen

Het bewerkstelligen van een mentaliteitsverandering bij medewerkers van de betrokken OV-bedrijven was een belangrijk neven doel van het 50/50 programma.

Uitkomsten Marktonderzoek 50/50

De reizigersbehoeften uit het marktonderzoek zijn geclusterd in 5 thema's.

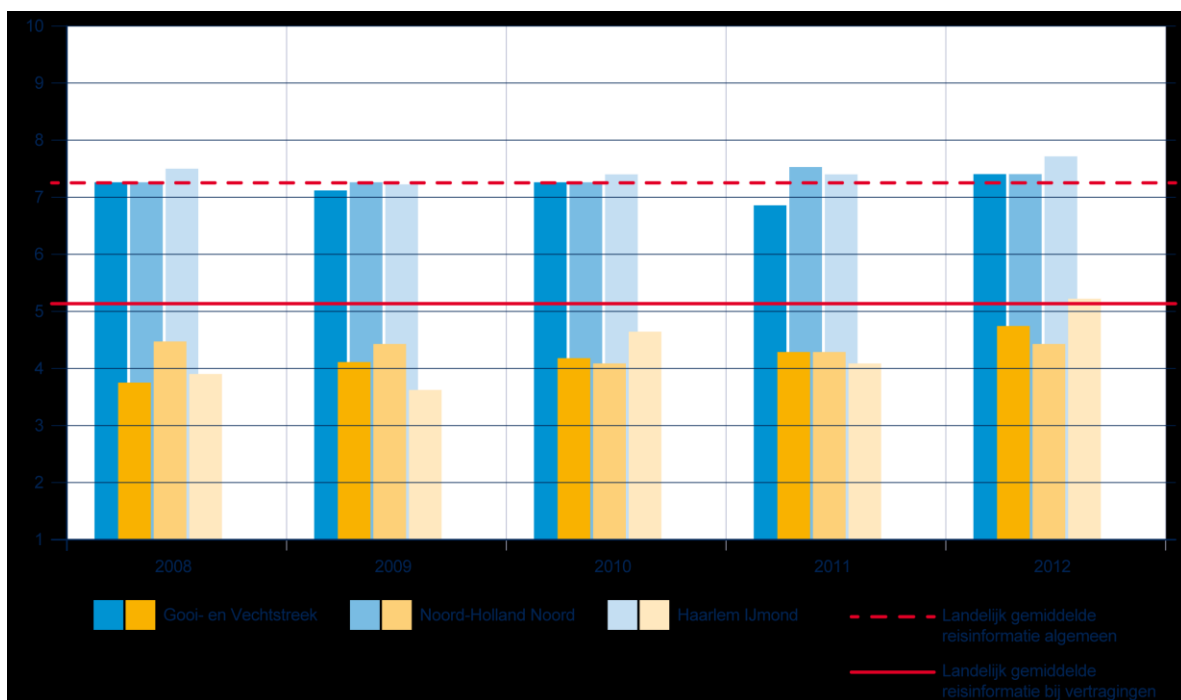
Thema	Omschrijving
<i>Betrouwbaar</i>	<i>de reiziger wil dat de beloofde reis(tijd) wordt waargemaakt en bovenal weten waar hij aan toe is.</i>
<i>Veilig gevoel</i>	<i>de reiziger voelt zich veilig in het voertuig en op de haltes</i>
<i>Vanzelfsprekend</i>	<i>het OV moet logisch zijn.</i>
<i>Gastvrij</i>	<i>de reiziger voelt zich graag welkom, gewaardeerd en klant.</i>
<i>Aangenaam</i>	<i>het reizen met het OV is comfortabel.</i>

De lijn van reizigersbehoeften uit het marktonderzoek 50/50 zijn tevens herkenbaar in de andere onderzoeken. Ook uit andere onderzoeken (onderzoek R-net, Snelwegbus, NS en andere concessiegebieden) blijkt duidelijk dat de bestaande reizigers het meeste waarde hechten aan een goede basiskwaliteit; een betrouwbaar, sociaal veilig en vanzelfsprekend OV. Als deze factoren niet op orde zijn, zullen (ook bestaande) reizigers het openbaar vervoer gaan mijden en zullen de “net niet reizigers” nooit de overstap maken naar het OV. Iedere reiziger hecht belang aan een betrouwbare, sociaal veilige en gemakkelijk OV-verbinding. Pas als de betrouwbaarheid en sociale veiligheid in orde zijn, dan hebben de statistici (gastvrij en aangenaam) ook echt effect.

2. Marketingprogramma (2013 t/m 2015)

Uit het jaarverslag van 2012 over de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Noord-Holland blijkt dat de busreiziger erg tevreden is over de kwaliteit en de veiligheid van het busvervoer in de provincie. Echter, moeten we constateren dat we op de informatievoorziening (m.n. bij vertragingen) aan de reizigers lager scoren dan het landelijk gemiddelde. Op basis van deze bevinding hebben we samen met de vervoerder en belanghebbende partijen het afgelopen jaar maatregelen genomen om;

- de reisinformatie, met name bij vertragingen, voor de reiziger te verbeteren.
- de klanttevredenheid over het openbaar vervoer op de andere aspecten (sociale veiligheid, vanzelfsprekend, gastvrij en aangenaam) minimaal gelijk te houden.
- de potentiële reiziger te overtuigen om met de bus te reizen.



De klantwaardering over reisinformatie in het algemeen en bij vertragingen over het jaren 2008 t/m 2012 (bron: OV-klantenbarometer KPVV)

Achter deze projectbeschrijving treft u een overzicht aan van de doelstellingen met de maatregelen die dit jaar zijn uitgevoerd. Drie verschillende campagnes gericht op verschillende doelgroepen hebben het afgelopen jaar geleid tot meer nieuwe reizigers in het openbaar vervoer. Daarbij zijn de TFT-schermen in de bus uitgebreid met informatie over treinaansluitingen, is er een regionaal twitteraccount (dat inmiddels al 400 volgers kent) en wordt de reiziger sneller en beter geïnformeerd door de reisinformant (een medewerker met als primaire taak om bij verstoringen direct de reiziger te informeren). In een onderzoek gaf de reiziger aan tevreden te zijn met deze maatregelen. In maart 2015 zal de OV-klantenbarometer gepubliceerd worden, waardoor we het effect van de maatregelen kunnen beoordelen.

In 2015 zullen we met het marketingprogramma blijven werken om ons aanbod beter te laten aansluiten aan de behoeften van zoveel mogelijk reizigers. Uit verder onderzoek blijkt dat de informatie op de TFT schermen en de DRIS-panelen voor de reizigers erg belangrijk is, maar niet altijd correct, actueel en volledig. Doel is om meer inzicht te krijgen in het functioneren hiervan om met gerichte maatregelen en procesafspraken de informatievoorziening te verbeteren. Daarbij wordt de meest succesvolle campagne die in 2014 is gevoerd in 2015 herhaald om meer reizigers te overtuigen met het OV te reizen. We verrichten driemaandelijke klanttevredenheidsonderzoeken om nog beter zicht te krijgen in de behoeften van de reiziger en gaan aan de hand hiervan samen met de vervoerder met marketingbureaus in gesprek voor mogelijk nieuwe maatregelen die ervoor zorgen dat meer reizigers meer tevreden met het OV gaan reizen.

1.7 Betrokken partijen

Reizigers en potentiële reizigers, vervoerder, het ROCOV en andere belanghebbenden zoals buurtbusverenigingen.

1.8 Tijdsplanning

Onderzoeksfase: 50/50 programma: juni-december 2012

Implementatiefase: 2013 t/m eind 2015

2. Toetsing aan de criteria

2.1 Dringend knelpunt

In de Visie OV 2020 is de ambitie geuit om meer mensen op een betere manier te bedienen met het openbaar vervoer. Om deze ambitie te realiseren, is het nodig om te weten wat de klant écht wil en wat de klant bindt. Bij het opstellen van de Visie en uitvoeringsprogramma hadden we nog onvoldoende actuele en fundamentele klantinzichten. Het gaat dan om de kennis over bestaande OV reizigers en over inwoners die nog geen gebruik maken van de OV voorzieningen binnen de provincie. Deze inzichten zijn nodig om met gerichte maatregelen te zorgen voor meer en meer tevreden reizigers in het openbaar vervoer van de provincie Noord-Holland.

2.2 Aansluiting bij provinciaal beleid

Dit programma zorgt ervoor dat provinciaal openbaar vervoerbeleid op basis van betere klantinzichten kan worden geschreven en kan worden uitgevoerd.

2.3 Uitvoeringsgereed

In 2012 heeft het marktonderzoek, genaamd 50/50, plaatsgevonden. Hiermee zijn klantinzichten verzameld, die als basis dienen voor maatregelen voor concrete product- en serviceverbetering. In de bijlage treft u een overzicht aan van de doelstellingen met de maatregelen die dit jaar zijn uitgevoerd en voor komend jaar op de planning staan. Vanaf begin 2014 tot aan eind 2015 laten we driemaandelijke klanttevredenheidsonderzoeken verrichten om nog beter zicht te krijgen in de behoeften van de reiziger om hier meer gerichte maatregelen op in te spelen.

2.4 Risicoanalyse

Marketing is in eerste instantie de verantwoordelijk van de vervoerder en de uitvoering van een groot aantal verbeteracties ligt dan ook bij hen.. Het verleden wijst uit dat het bij de vervoerder wel eens ontbrak aan initiatief en creativiteit. Om het risico te beperken dat maatregelen niet worden uitgevoerd, nemen we in dit marketingprogramma bewaken we de uitvoering, voeren we vaak de regie en nemen we vaak het initiatief om samen met de vervoerder de maatregelen tot uitvoering te brengen en om tot nieuwe initiatieven te komen.

3. Financiën

3.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financieringsstructuur

De provincie wil als opdrachtgever van het openbaar vervoer beter zicht in de behoeften van de klant. De huidige marketinginspanningen van de vervoerder leiden slechts in beperkte mate tot kwaliteitsverbetering en tot onvoldoende werving van nieuwe reizigers. Beter inzicht in de klantbehoeften en een toepasbaar marketingprogramma zullen tot betere resultaten leiden en daarmee tot beter openbaar vervoer voor meer reizigers.

3.2 Financiële projectinformatie

Deelprogramma	Budget	Gemaakte kosten	Gereserveerde gelden	Restantbudget
I. Marktonderzoek en marketing	€2.300.000	€ 115.333	<p>Gereserveerd voor marketingprogramma: €993.863</p> <p>Overheveling gelden naar andere OV visie programma's.</p> <ul style="list-style-type: none"> - buurtbusprogramma: € 482.273 - Halteprogramma (exploitatie fietskluizen): € 40.000 - Pilot Texel: 147.379 	<p>Restantbudget €521.152</p> <p>€250.000 marketingmaatregelen voor 2015</p> <p>€271.152 inzetten voor kleinschalig OV</p>

Door bundeling van verschillende programma's hebben we veel maatregelen efficiënt weten te realiseren en binnen het budget dat voor deze programma's gereserveerd was. Dit is dus uitgevoerd, zonder het budget van het marketingprogramma te gebruiken. Het overzicht op de volgende bladzijde geeft meer inzicht in de kosten van elke maatregel/campagne, die uit het gereserveerde budget van €2.300.000 wordt bekostigd. De financiële afhandeling dient nog plaats te vinden.

Voor in 2015 reserveren we een bedrag van €250.000 voor het marketingprogramma. Het restantbudget van €271.152 zal worden ingezet voor het verkennen en mogelijk maken van alternatieven voor het kleinschalig OV.

Overzicht doelstellingen en maatregelen

Doelstelling	Maatregelen 2013	Maatregelen 2014 / 2015	Financiën
0. Inzicht krijgen reizigers	Uitvoeren van marktonderzoek 50/50	- Doelgroeponderzoek (in het kader van de nieuwe aanbesteding Haarlem-IJmond en het marketingprogramma) Driemaandelijke klanttevredenheidsonderzoeken	Marktonderzoek 50/50 € 106.342
1. Reisinformatie verbeteren Doel: verbeteren klanttevredenheid (m.n. informatie bij vertragingen).	Oorzaak aanpakken: - oplossen infrastructurele knelpunten (zie programma II) - Optimaliseren dienstregeling - het plaatsen van DRIS/mini DRIS op haltes van stroomlijnen - WIFI in alle bussen die in opdracht van de provincie rijden - Stimuleren marktontwikkelingen, waaronder onze rol in het NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer) - Tonen van bus informatie op schermen van publieke instellingen.	1. Het uitbreiden van de reisinformatie op de TFT schermen van Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond 2. Het uitvoeren van een Pilot van 1 jaar met een reisinformant, die de reizigers in onze concessiegebieden direct van vertragingen op de hoogte kan stellen. 3. Het opzetten van een regionaal twitteraccount (incl. analysetool)	1. € 245.863 2. € 200.000 3. € 54.000
2. Hoge Klanttevredenheid Doel: de tevredenheid van reizigers op de andere aspecten minimaal gelijk houden.	- Uitbreiden distributieapparatuur OV-chipkaart - Ontwikkeling Z-card (boekje met OV-chipkaart informatie) - Abonnementwijzer op website Connexxion - Verbeteren van wayfinding op OV-knooppunten. - Geïnvesteed in nieuwe buurtbussen - Uitbreiding cleans teams	- lossen verlichtingsproblemen bij haltes op en investeren in een haltestopknop (programma III) - Verdere analyse naar uitvoering en kosten voor implementatie van Buiten Pick Up Device (opladaaratuur OV-chipkaart), LCD/LED schermen inabri's (om het wachten plezieriger te maken) en OV-zuilen (informatie over busvervoer bij instellingen, waar geen scherm hangt).	Uitbreiden distributieapparatuur OV-chipkaart: € 98.000 PNH € 53.227 CXX
2. Potentiële reizigers overtuigen om met het OV te reizen Doel campagnes: extra reizigers		1. Campagne: Het aantrekken van nieuwe wijkbewoners 2. Campagnes profileren buslijnen 3. Promotie Ov-chipkaart	1. € 155.000 2. € 100.000 3. €150.000
Op basis van geschatte kosten, het restantbudget marketingprogramma	We hadden in totaal 2,3 miljoen voor het marketingprogramma gereserveerd		€ 1.109.196 in totaal aan gemaakte plus gereserveerde kosten.

N.t.b.: Door bundeling van verschillende programma's hebben we veel maatregelen efficiënt weten te realiseren en binnen het budget dat voor deze programma's gereserveerd was. Dit is dus uitgevoerd, zonder het budget van het marketingprogramma te gebruiken.

Daarbij zijn alleen de kosten voor het uitvoeren van het marktonderzoek en het uitbreiden van de distributieapparatuur OV-chipkaart gemaakt. De financiële afhandeling van de andere kosten zal begin van dit jaar plaatsvinden, waarna we exact kunnen melden wat de maatregelen gekost hebben.

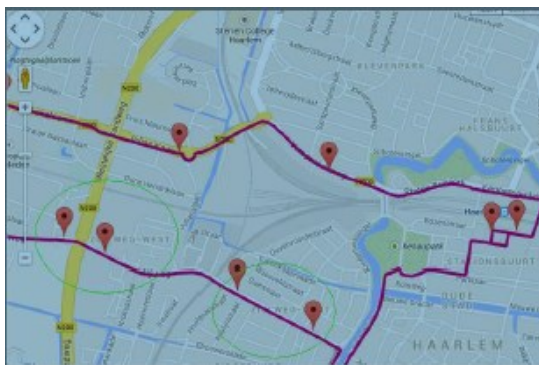
Een aantal maatregelen in beeld:



Uitbreiden distributieapparatuur
Ov-chipkaart



Meer actuele reisinformatie op TFT schermen



Campagne om beste buslijnen te promoten



Campagne om nieuwe wijkbewoners te wijzen op de mogelijkheden van OV



Campagne om OV-chipkaart te promoten en de drempel tot het OV te verlagen

Projectomschrijving II:

INVESTERINGSPROGRAMMA DOORSTROMINGSMAATREGELEN STROOMLIJNENNET

1. PROJECTOMSCHRIJVING

1.1 Inleiding

Op 6 februari 2012 (2011-69776) heeft u de Visie Openbaar Vervoer 2020 vastgesteld. Met deze Visie streeft de provincie om met een grofmazig, frequent, betrouwbaar en snel stroomlijnnennet én met maatwerk voor het ontsluitend net, het OV zo in te zetten dat het meer mensen op een betere manier bedient. Op 16 juli 2012 is het Uitvoeringsprogramma Visie Openbaar Vervoer vastgesteld, waar het investeringsprogramma doorstroming stroomlijnnennet onderdeel van uitmaakt. Het gereserveerde bedrag van €5.000.000 wordt gebruikt voor maatregelen, die de doorstroming van het busvervoer in de provincie Noord-Holland verbeteren.

Het programma bestaat wat betreft de uitvoering uit twee onderwerpen:

- a. Investeringsprogramma's ten behoeve van het openbaar vervoer in eigen provinciale wegen
- b. twee subsidieprogramma's (uitvoeringsregelingen) Verkeer en Vervoer, waarbij de andere wegbeheerders voor 100% worden gesubsidieerd om knelpunten in het openbaar vervoer op te lossen.

De afgelopen 2 jaar zijn er twee subsidieprogramma's, Quick win 2013 en Quick win 2014, gevoerd, waarbij de gemeenten aanvragen hebben kunnen indienen om infrastructurele knelpunten voor de bus op te lossen. Daarbij zijn er al concrete maatregelen uitgevoerd, waardoor de bus sneller en betrouwbaarder is geworden. In deze notitie wordt u geïnformeerd over het verloop en de uitkomsten van de twee subsidieprogramma's Quick win 2013 en Quick win 2014 en de investeringsagenda OV die momenteel als vervolg hierop wordt opgezet.

1.2 Maatschappelijk knelpunt

Negentig procent van de huidige OV reizigers maakt gebruik van deze stroomlijnen, die vrijwel alle kernen van meer dan 3000 inwoners verbinden 7 dagen per week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Deze lijnen vormen al jarenlang een bestendige ruggengraat van het OV-systeem. In de Visie gaat de provincie ervan uit dat dit net tot 2020 bestendig blijft, en geen grote wijzigingen zal kennen. Daarbij zal de provincie investeren in het verbeteren van de snelheid, betrouwbaarheid en frequentie van het stroomlijnnennet.

Uit reizigersonderzoek blijkt dat betrouwbaarheid een van de beslissende factoren is voor een reiziger om met het openbaar vervoer te reizen. De reiziger wil dat de geplande reistijd ook de gerealiseerde reistijd wordt. Uit onderzoeken naar de doorstroming van het busverkeer, is gebleken dat de bus op een aantal plekken onnodige vertragingen oploopt als gevolg van kleine infrastructurele knelpunten. Hierdoor wordt de bus onbetrouwbaar en zullen reizigers op den duur afhaken. Daarbij zijn er meer dienstregelingsuren nodig om de dienstregeling uit te voeren. Dit betekent dat de exploitatie duurder wordt. Een verlies van een paar minuten per busrit lijkt gering, maar kan op jaarbasis optellen tot vele duizenden euro's. Onbetrouwbaar openbaar vervoer leidt tevens tot een afname van het aantal reizigers waardoor de reizigersinkomsten dalen. Dit heeft ook een negatief effect op de exploitatie.



Project uit Quick win 2013: De busroute richting Hilversum CS wordt verlegd naar de Brinkweg waardoor het kruispunt kan worden heringericht en de verkeersregeling kan worden geoptimaliseerd.

1.3 Doelstelling

Dit programma moet ertoe leiden dat invulling kan worden gegeven aan de ambities uit de visie OV 2020, voor het stroomlijnnennetwerk: snelheid, betrouwbaarheid en hoge frequentie voor de bussen. Met het budget voor de doorstromingsmaatregelen worden knelpunten in de doorstroming van het openbaar busvervoer op stroomlijnen geheel of gedeeltelijk opgelost, waardoor de betrouwbaarheid en snelheid van het stroomlijnnennet toeneemt. Hierdoor worden de reizigers beter bediend en gaat de kostendekkingsgraad van de lijn omhoog.

1.4. Het resultaat

Doorstromingsknelpunten zijn in 2016 geheel of gedeeltelijk opgelost door het nemen van een of meerdere fysieke maatregelen. Op basis van een knelpuntenlijst gaat de provincie met de gemeenten in gesprek over de ernst van het knelpunt en de maatregel, die moet worden genomen om tijdwinst voor de bus te halen. Ook andere partijen, waaronder Connexion, Rover en de leden van het Rocov kunnen knelpunten aandragen. Prioritering vindt plaats op basis van het rendement van de oplossing: tijdwinst ten opzichte van de kosten van de maatregel. Een betere doorstroming leidt tot kortere reistijd van een of meerdere minuten.

1.5 Meerwaarde van de investering

Het openbaar busvervoer wordt hierdoor betrouwbaarder, wat leidt tot meer reizigers. Daarbij wordt het OV goedkoper, omdat de exploitatiekosten dalen en de reizigersinkomsten stijgen. De kostendekkingsgraad wordt hoger. De provincie voldoet hiermee deels aan de doelstelling om het OV comfortabel te maken, regelmatig en stipt te laten rijden en goed door te laten stromen. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om met de doorstroming van het openbaar vervoer de doorstroming van het overig verkeer te belemmeren. Er wordt gezocht naar een totaaloplossing.

1.6 Activiteiten/onderdelen project/deelprojecten

Na de eerdere programma's Regionet korte termijn en Quick win 1 doorstromingsmaatregelen bus (€ 7 miljoen EXIN-H) hebben we in het kader van dit uitvoeringsprogramma twee Quick win subsidieprogramma's uitgevoerd om de doorstroming van de bus te verbeteren. Op basis van knelpuntenanalyses hebben we samen met gemeenten, Rocov, Rover en de vervoerder de meest noodzakelijke knelpunten met mogelijke oplossingen geselecteerd om de doorstroming van de bus te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in een investeringsprogramma om de knelpunten op provinciale wegen op te pakken en een Quick win 2013 en 2014 subsidieprogramma, waarbij

gemeenten bij het oplossen van een knelpunt 100% van de projectkosten vergoed kregen. Het merendeel van de projecten op de vooraf opgestelde knelpuntenlijsten is door de gemeenten aangevraagd. In Quick win 2013 zijn er 14 aanvragen gedaan en in Quick win 2014 9 aanvragen.

Het afgelopen jaar zijn er al veel knelpunten voor de doorstroming van de bus weggenomen door aanpassingen in de verkeerslichten en de bus meer prioriteit te geven. Daarnaast zijn er veel aanvragen door gemeenten ingediend en zullen de gemeenten in 2015 (projecten Quick win 2013) en 2016 (projecten Quick win 2014) de nodige infrastructurele maatregelen nemen.. Dit zal de betrouwbaarheid van het OV doen toenemen. U treft achter de beschrijving van dit programma een overzicht van alle projecten, die in het kader van het programma Quick win 2 zijn of worden uitgevoerd.

De Investeringsagenda OV als vervolg

Deze Quick Win projecten zijn primair gericht op het verbeteren van de kwaliteit voor de reizigers en niet op kostenbesparingen. Inmiddels is de noodzaak om effectief met de middelen voor het OV om te gaan alleen maar toegenomen; er komt steeds minder geld van het rijk, de opbrengsten staan onder druk en tegelijkertijd nemen de kosten per eenheid productie steeds verder toe ten gevolge van loon- en prijsontwikkelingen en indexatieverschillen. Dit zorgt voor een (financieel) dilemma dat opgelost moet worden voordat de enige oplossing het snijden in het voorzieningenniveau is. Met een investeringsagenda OV wordt getracht eerdere investeringen in de Quick Win projecten aan te vullen met het oplossen van meerdere knelpunten op die trajecten, zodat per saldo op de exploitatie kan worden bespaard en de efficiency van het OV kan toenemen. Het stroomlijnnetwerk heeft bepaalde kenmerken voor snelheden. Daar waar deze niet voldoen, investeren we in maatregelen om de knelpunten op te lossen en de bus sneller te laten doorstromen. Hierdoor besparen we dienstregelingsuren, die elders weer kunnen worden ingezet ten gunste van het openbaar vervoer en creëren we met ons beschikbare exploitatiebudget een zo goed mogelijk aanbod aan openbaar vervoer. Op deze wijze temperen we het financieel dilemma.

1.7 Betrokken partijen

De wegbeheerders, Connexxion, Rover/Rocov.

1.8 Tijdsplanning

Voor het totaaloverzicht geven we de planning van de Quick win 2013 en Quick win 2014 subsidieprogramma's aan:

Projecten programma Quick win 2013:

Aanbesteed:	1 oktober 2014
Gerealiseerd voor:	1 januari 2016

Projecten programma Quick win 2014:

Aanbesteed:	er is geen aanbestedingstermijn opgenomen
Gerealiseerd voor:	1 januari 2017

Op 2 maart 2015 wordt er een aparte voordracht aan PS voorgelegd over de Investeringsagenda OV, die mede met het resterende budget uit dit deelprogramma tot uitvoering zal worden gebracht.

1.9 Aard investering

Fysiek tastbare investeringen (inclusief VAT-kosten) met een levensduur van minimaal 10 jaar. Beheer en onderhoud komen voor een periode van minimaal 10 jaar ten laste van de verantwoordelijke wegbeheerder. De beheer- en onderhoudslasten van de investeringen op provinciale wegen zijn al gedekt binnen het beschikbaar budget op de provinciale begroting.

2. TOETSING AAN DE CRITERIA

2.1 Dringend knelpunt

De provincie heeft zich in de Visie OV 2020 gecommitteerd aan een betrouwbaar, snel en hoogfrequent stroomlijnnennet. Dit uitvoeringsprogramma zorgt ervoor dat knelpunten op de stroomlijnen worden opgelost. Vanwege de financiële tekorten is de noodzaak om te investeren in het oplossen van knelpunten en het besparen van exploitatiegeld nog groter geworden. Hiervoor werken we momenteel aan het opzetten van een Investeringsagenda OV.

2.2 Aansluiting bij provinciaal beleid

Dit programma sluit aan bij de Visie Openbaar Vervoer 2020, de besluitvorming voor R-net en de investeringsstrategie.

2.3 Duurzame oplossing

De maatregelen leiden tot een structurele oplossing c.q. verbetering van de huidige knelpunten en worden alleen toegepast op het stroomlijnnennet. Dat wil zeggen de routes waar met grote mate van zekerheid geldt dat de bus daar in de toekomst blijft rijden

2.4 Overstijging lokale niveau

Dit programma is onderdeel van de Visie Openbaar Vervoer 2020. De Visie Openbaar Vervoer is door Provinciale Staten vastgesteld. Regionale partners zijn verantwoordelijk voor de doorstromingsmaatregelen in eigen gebied en werken dan ook nauw met hen samen om de doelstellingen van dit deelprogramma te behalen.

2.5 Cofinanciering

In de Quick win subsidieprogramma's is er geen sprake van cofinanciering door andere wegbeheerders. De provinciale subsidie dekt 100% van de kosten van voorbereiding en realisatie. De gemeenten zorgen voor beheer en onderhoud.

2.6 Uitvoeringsgereed

De projecten van Quick win 2013 worden in 2015 gerealiseerd. De projecten in het kader van Quick win 2014 zullen door de gemeenten in 2016 worden gerealiseerd.

2.7 Risicoanalyse

1. Dit betreft voornamelijk maatregelen op gemeentelijke wegen, waarvoor de gemeenten subsidie kunnen aanvragen bij de provincie. Het succes van het oplossen van de knelpunten hangt daarmee af van de gemeenten.
2. De uitvoering van de projecten duurt langer dan de looptijd van het programma. Als projecten uitlopen, zullen we de mogelijkheden bekijken om de deadline voor de realisatie te verlengen.

2.8 Subsidierelatie

De provincie maakt een subsidieprogramma t.b.v. de wegbeheerders. Wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor uitvoering en verantwoording. Eventuele kostenoverschrijdingen en toekomstig beheer en onderhoud van de maatregelen voor een periode van 10 jaar komen voor rekening van de subsidieontvanger.

3. FINANCIËN

3.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financieringsstructuur

Als de provincie niet financiert, zullen er geen fysieke maatregelen worden getroffen.

3.2 De co-financiers

Zie 2.5.

3.3 Financiële projectinformatie

	Budget	Betaald en verplicht	Voorgenomen Uitgaven komende jaren	Restant budget
Doorstromingsmaatregelen	€ 5.000.000	€67.746	€1.613.010	€ €3.319.244

In het kader van het uitvoeringsprogramma Visie OV hebben we 2 Quick win doorstromingsmaatregelen programma's uitgevoerd. Hierbij zijn eerst de restantbudgetten EXINH van het Regionet programma en het eerdere Quick win programma 2012 ingezet voor we aanspraak hebben gemaakt op de gereserveerde €5 miljoen. In totaal is er echter in Quick Win 2013 voor : € 2.312434 aangevraagd en in Quick win 2014 voor €950.723

Door de omvang van de bezuinigingen van het Rijk en de hogere kostprijs per DRU hebben we te maken met een financieel dilemma. Momenteel werken we aan een Investeringsagenda OV om exploitatie te besparen, dat elders weer kan worden ingezet ten gunste van het openbaar vervoer. Hierdoor creëren we met ons beschikbare exploitatiebudget een zo goed mogelijk aanbod aan openbaar vervoer en temperen we het financieel dilemma.

Overzicht doelstellingen en maatregelen

Doel	Verbeteren van de betrouwbaarheid door het nemen van doorstromingsmaatregelen
Aanpak	Op basis van een knelpuntenanalyse hebben we samen met gemeenten, Rocov en de vervoerder de meest noodzakelijke knelpunten met mogelijke oplossingen geselecteerd om de doorstroming van de bus te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in twee Quick win investeringsprogramma's om de knelpunten op zowel provinciale als gemeentelijke wegen op te pakken.
Quick win 2013	In het kader van Quick win 2013 hebben de gemeenten 14 aanvragen gedaan. Deze projecten zullen voor 2015 worden gerealiseerd.
Quick win 2014	In het kader van Quick win 2014 hebben de gemeenten 9 aanvragen gedaan. Deze projecten zullen voor 2016 worden gerealiseerd.
Investeringsagenda OV	Gezien het financieel dilemma werken we momenteel aan een Investeringsagenda OV, dat meer dan de Quick win programma gericht is op het besparen van exploitatie en het temperen van het financieel dilemma.

Aangevraagde projecten Quick win 2013

gemeente	Knelpunt	Oplossing	bedrag
Gemeente Alkmaar	Bergerweg- Stationsweg	optimalisering van de verkeersregelininstallatie	84.750, -
Gemeente Alkmaar	Frieseweg- Friesebrug	fysieke maatregelen aan de weg (rijbaanverbreding bij zebrapad)	14.050, -
Gemeente Alkmaar	Saturnstraat - Nieuwe Schemerweg	optimalisering van de verkeersregelininstallatie en fysieke maatregelen aan de weg (aanleg extra opstelstrook Saturnusstraat)	132.712, -
Gemeente Alkmaar	Julianalaan - kennemerstraatweg	optimalisering van de verkeersregelininstallatie en fysieke maatregelen aan de weg	98.700, -
Gemeente Heemstede	Zandvoortselaan Lanckhorstlaan herenweg	optimalisering van de verkeersregelininstallatie	14.000, -
Gemeente Heemstede	Javalaan richting Wipperplein	optimalisering van de verkeersregelininstallatie	12.000, -
Gemeente Beverwijk	Velserweg-Vondellaan- Halve Maan	optimalisering van de verkeersregelininstallatie en fysieke maatregelen aan de weg (aanleg 2e linksafstrook Halve Maan, aanleg linksafstrook Velsersweg, vrijliggende fietspaden)	992.592, -
Gemeente Velsen	Parkweg-'s Gravenlust- Rijksweg- Amsterdamseweg te Velsen-Zuid	optimalisering van de verkeersregelininstallatie en fysieke maatregelen aan de weg (herindeling rijstroken/ verleggen rijbaan)	322.500, -
Gemeente Velsen	Stationsweg-Pontplein- Kanaaldijk	optimalisering van de verkeersregelininstallatie en fysieke maatregelen aan de weg (verplaatsen bushalte)	48.000, -
Gemeente Velsen	Hoofdstraat-Vlietweg- Delftplein	fysieke maatregelen aan de weg (herindeling rijstroken/ verleggen rijbaan)	118.000, -
Gemeente Haarlem	Schipholweg Bernhardlaan Amerikaweg	optimalisering van de verkeersregelininstallatie en fysieke maatregelen aan de weg (aanleg extra opstelstrook Bernhardlaan)	176.209, -
Gemeente Hilversum	Kerkbrink-Brinkweg- Vaartweg	optimalisering van de verkeersregelininstallatie, omleggen busroute richting CS en fysieke maatregelen aan de weg	193.000, -

Gemeente Wijdmeren	Leeuwenlaan - Noordereinde	optimalisering van de verkeersregelininstallatie	11.979, -
Gemeente Naarden	Rijksweg-Lambertus Hortensiuslaan	optimalisering van de verkeersregelininstallatie en fysieke maatregelen aan de weg (afsluiting parallelweg)	93.942, -
			€ 2.312.434, -

Aangevraagde projecten Quick win 2014

gemeente	Knelpunt	Oplossing	bedrag
Gemeente Naarden	Aanpassing kruispunt Rijksweg-Lambertus Hortensiuslaan Naarden	Optimalisering van de verkeersregelininstallatie en fysieke maatregelen aan de weg (afsluiting parallelweg)	€ 93.942
Gemeente Alkmaar	Noorderkade Pettemerstraat Alkmaar	Optimalisering van de verkeersregelininstallatie	€ 84.750
Gemeente Haarlem	Tempeliersstraat Eerste Emmalaan Haarlem	Optimalisering van de verkeersregelininstallatie en fysieke maatregelen aan de weg (aanleg rechtsafstrook Tempeliersstraat)	€ 93.710
Gemeente Haarlem	Steenbokstraat, Meteorstraat, Junoplantsoen	Fysieke maatregelen aan de weg (aanleg aantal inritconstructies)	€ 122.241
Gemeente Haarlem	Buitenrustlaan Rustenburgerlaan-Kammerlaan	Fysieke maatregelen aan de weg (bochtverruiming en verbreding opstelstroken)	€ 65.000
Gemeente Beverwijk	Rotonde Wijk aan Duinderweg-Plesmanweg en GVOP Wijk aan Duinderweg	Fysieke maatregelen aan de weg (verwijderen geregelde voetgangersoversteekplaats en verruiming bocht)	€ 107.000
Gemeente Velsen	Kruispunt Hoofdstraat-Vlietweg-Delftplein Santpoort-Noord	Fysieke maatregelen aan de weg (herindeling rijstroken)	€ 164.000
Gemeente Hilversum	Kerkbrink-Brinkweg-Vaartweg Hilversum	Optimalisering van de verkeersregelininstallatie, verleggen busroute richting CS en fysieke maatregelen aan de weg	€ 213.190
Gemeente Heerhugowaard	VRI Middenweg-Vondellaan-Beukenlaan	Optimalisering van de verkeersregelininstallatie	€ 6.890
Totaal			€ 950.723

Projectomschrijving III:

UITVOERINGSPROGRAMMA HALTEVOORZIENINGEN STROOMLIJNENNET

1. PROJECTOMSCHRIJVING

1.1 Inleiding

Op 6 februari 2012 (2011-69776) heeft u de Visie Openbaar Vervoer 2020 vastgesteld. Met deze Visie streeft de provincie om met een grofmazig, frequent, betrouwbaar en snel stroomlijnnennet én met maatwerk voor het ontsluitend net, het OV zo in te zetten dat het meer mensen op een betere manier bedient. Op 16 juli 2012 is het Uitvoeringsprogramma Visie Openbaar Vervoer vastgesteld, waarbij het uitvoeringsprogramma haltevoorzieningen stroomlijnnennet onderdeel van uitmaakt. Het gereserveerde bedrag van €3.900.000 wordt gebruikt voor maatregelen, die de haltevoorzieningen op het stroomlijnnennet in de provincie Noord-Holland verbeteren.

Het programma valt wat betreft uitvoering in twee delen uiteen:

- a. Investering in realisatie OV-fiets op de 5 stations die geen OV-fiets hebben (€ 300.000)
- b. investeringen in halte- en fiets voorzieningen op en rondom haltes op het stroomlijnnennet (€ 3.600.000)

Daarnaast heeft u op 9 september 2013 (210047-210055) besloten om € 1,5 miljoen uit het EXIN-H Uitvoeringsprogramma Productformule R-net toe te voegen aan het budget voor het Halteinvesteringprogramma, omdat 3 lijnen, te weten 73, 80 en 82 geen onderdeel uit zullen gaan maken van R-net. Deze worden derhalve toegevoegd aan het Halteinvesteringprogramma Stroomlijnnennet.

Het Halteinvesteringprogramma heeft in principe een looptijd van vier jaar (2012-2015) met een mogelijke uitloop van een jaar.

1.2 Maatschappelijk knelpunt

Negentig procent van de huidige OV reizigers maakt gebruik van stroomlijnen, die vrijwel alle kernen van meer dan 3000 inwoners verbinden 7 dagen per week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Deze lijnen vormen al jarenlang een bestendige ruggengraat van het OV-systeem. In de Visie gaat de provincie ervan uit dat dit net tot 2020 bestendig blijft, en geen grote wijzigingen zal kennen.

Bij een dergelijk netwerk passen ook hoogwaardige haltes. Een uitnodigende halte waar het prettig toeven is en die de gewenste informatie verschaft.

Daarnaast is het stroomlijnnennet grofmazig. Dit betekent dat naar verwachting meer reizigers met de fiets naar de halte zullen komen, waar de halte voorheen op wandelafstand lag. Essentieel is dan een goede bereikbaarheid en fatsoenlijke stallingsmogelijkheden.

Ook de spoorlijnen maken, hoewel buiten de bevoegdheid van de provincie, onderdeel uit van het stroomlijnnennet. Het realiseren van OV-fiets op alle stations in Noord-Holland, garandeert dat iedereen ook voor het laatste stukje van de reis kan beschikken over een vervoersmogelijkheid. Hiermee zet de provincie in op het stimuleren van de ketenmobiliteit door ook naar het voor- en natransport van de bus- of treinreis te kijken.

Uit onderzoeken blijkt dat de halte nog steeds het visitekaartje van het openbaar vervoer is; voor de meeste mensen de eerste kennismaking met het openbaar vervoer en voor niet-openbaar vervoerreizigers met name buiten de stedelijke gebieden de meest aanwezige uiting van de

aanwezigheid van het openbaar vervoer. Het op orde hebben van de haltes is dan ook het zorgdragen voor de basiskwaliteit van het openbaar vervoer.

Er zijn binnen de concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi-en Vechtstreek ongeveer 900 haltes die gebruikt worden door één of meerdere stroomlijnen.

Van deze haltes voldoet slechts een klein percentage aan alle gewenste kwaliteitseisen. Ruim driekwart van de haltes beschikt niet over (voldoende) stallingsmogelijkheden voor de fiets en ook is op bijna 70% van de haltes geen beschutte wachtruimte aanwezig. Andere zaken die vaak niet op orde zijn, zijn de aanwezigheid van afdoende reisinformatie (lijnnetaart, omgevingskaart, live reisinformatie), verlichting en afvalbakken, waardoor de halte sneller verrommelt.

1.3 Doelstelling

Met het budget voor de haltevoorzieningen worden de haltes op het stroomlijnnetaart op een kwaliteitsniveau gebracht dat past bij de ruggengraat van het OV-systeem. Dat betekent dat elke halte wordt beoordeeld aan de hand van hieronder geschetste kwaliteitscriteria en zaken worden verbeterd die niet voldoen aan de minimumeisen.

1.4. Het resultaat

Om deze kwaliteitsslag te maken, is er een halteprogramma opgezet. Hierin is een aantal niveaus gedefinieerd met daarin de vereiste voorzieningen per halte. Langs het stroomlijnnetaart worden vier niveaus van haltes onderscheiden, afhankelijk van het aantal instappers. Dit onderscheid is gemaakt, omdat niet elke halte hetzelfde voorzieningenniveau nodig heeft. Wel is het gewenst dat alle haltes voldoen aan dezelfde basale kwaliteitseisen.

De belangrijkste bron die gebruikt is om de gewenste voorzieningen aan te duiden is het rapport "*De halte als voordeur van het openbaar vervoer*" (KpVV 2006). Daarnaast is gebruik gemaakt van het *Handboek Halte plaatsen* (CROW publicatie 233) en de rapportage "*met de fiets naar de bus, fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes*" (CROW, 1997). Tevens is gebruik gemaakt van de bevindingen uit de bijeenkomst "*fietsvoorzieningen bij bus, tram en metrohaltes*" van het Fietsberaad (maart 2012). Ook wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit het 50-50 marktonderzoek onder reizigers en vindt overleg plaats met gemeenten, belangenorganisaties en de vervoerder. Het gewenste voorzieningenniveau wordt dus bepaald op basis van zowel literatuur als praktijkervaringen.

De haltes zijn verdeeld volgens onderstaande richtlijnen:

- Niveau 0
Dit is een halte die weinig reizigers bedient, (vrijwel) alleen als uitstaphalte gebruikt wordt of tijdelijk is. Omdat de kosten niet in verhouding staan tot het gebruik van de voorzieningen, worden deze haltes ingericht onder het basisniveau, voldoende aan de minimale (wettelijke) eisen. Dit niveau is voorgesteld om te voorkomen dat haltes opgeheven gaan worden, omdat de kosten van het op niveau 1 brengen van de voorzieningen niet in verhouding staat tot het aantal reizigers dat er gebruik van maakt. De bedoeling is wel dat dit slechts bij uitzondering wordt toegepast, bijvoorbeeld in tijdelijke situaties.
- Niveau 1
Dit is het basisniveau, waar alle haltes aan dienen te voldoen. Dit niveau is bestemd voor haltes met twintig tot honderd instappers per gemiddelde werkdag.
- Niveau 2
Voor deze haltes geldt als richtlijn dat er op een gemiddelde werkdag honderd tot tweehonderdvijftig passagiers instappen. Dit niveau geldt ook voor alle haltes in de bebouwde kom – voor zover de lokale ruimtelijke omstandigheden dat toelaten. Wanneer dat niet mogelijk is, dan kan gekozen worden voor een uitvoering conform niveau 1. Voor deze haltes geldt tevens dat ze voornamelijk dienen als in- en uitstaphalte, niet als overstappunt.

- Niveau 3

Alle transferpunten kennen een hoger voorzieningenniveau dan de normale haltes. Hier kunnen in verband met een overstap de wachttijden ook langer zijn dan bij een reguliere halte, waardoor een reiziger meer gebaat is bij een hoger voorzieningenniveau. Ook komen hier meerdere lijnen samen, of is de halte gecombineerd met een treinstation of P&R voorziening.

In onderstaande tabel is per halteniveau het gewenste voorzieningenniveau weergegeven.

Daaronder volgt per voorziening (waar nodig) een toelichting.

Bij onderstaande tabel dient aangetekend te worden dat dit het uitgangspunt is, maar dat uiteraard in overleg met gemeenten maatwerk per halte noodzakelijk is.

Voorziening	Categorie 0	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3
Toegankelijk	Indien mogelijk ¹	Ja	Ja	Ja
Haltepaal	Ja	Ja	Indien geen DRIS	Indien geen DRIS
Abri ²	Nee	klein (1-3 stramienen ³)	middelgroot (3-6 stramienen)	Groot (minimaal 4 stramienen)
Reisinformatie				
- Dienstregeling	Ja ⁴	Ja	Ja	Ja
- Lijnnetkaart	Nee	Ja	Ja	Ja
- Omgevingskaart	Nee ⁵	Ja	Ja	Ja
- Algemene info	Nee	Ja	Ja	Ja
- DRIS	Nee	Nee	Mogelijk	Ja
- Haltedisplay	Nee	Ja	Ja, bij geen DRIS	Nee (DRIS)
Fietsvoorzieningen				
- Fietsklemmen	Nee	Maatwerk, vuistregel: voor 10% van de gebruikers	Maatwerk, vuistregel: voor 10% van de gebruikers	Maatwerk, vuistregel: voor 10% van de gebruikers
Afvalbak	Nee	Ja	Ja	Tenminste 2
Verlichting	Lantaarnpaal	Ja, met aanwezigheidsdetectie	Ja, met aanwezigheidsdetectie	Ja, met aanwezigheidsdetectie

¹ Maar steeds bij een uitstaphalte.

² Zitruimte wordt gekoppeld aan de grootte van de abri.

³ Een stramien is 1,35-1,45 meter breed. CROW (2006), Handboek halteplaatsen. CROW publicatie 233.

⁴ Maar niet bij een uitstaphalte

⁵ Eventueel wel bij een uitstaphalte

Toegankelijkheid

Alle haltes dienen te voldoen aan de richtlijnen van het CROW met betrekking tot Toegankelijkheid (CROW, art 233). Een uitzondering wordt gemaakt voor haltes van niveau 0, waar dit niet mogelijk of ongewenst kan zijn, bijvoorbeeld door hoge kosten voor tijdelijk gebruik. Binnen dit programma is geen budget beschikbaar voor het toegankelijk maken van haltes.

De provincie Noord-Holland voldoet aan de afspraken die in 2006 zijn gemaakt met het Ministerie van I&M, namelijk dat op 1 januari 2015 tenminste 46% van de haltes toegankelijk is gemaakt. Vanaf nu is het de eigen verantwoordelijkheid van de wegbeheerder om het toegankelijk maken van haltes mee te nemen bij reconstructiewerkzaamheden.

Abri

De maatvoering van de abri verschilt per niveau. Bij een knooppunt hoort een grote abri met meerdere banken. In sommige gebieden zijn proeven met koffie- of retailautomaten op dergelijke punten (ook buiten busstations) Dit zou de mate van ervaren comfort nog kunnen verhogen.

Reisinformatie

Elke halte (met uitzondering van niveau 0) dient te voldoen aan de basisbehoeften qua reisinformatie. DRIS wordt alleen voorgeschreven bij knooppunten. De achterliggende gedachte hierbij is het gebruik van de smartphonem, waar ook actuele reisinformatie op te raadplegen is. DRIS levert daarmee steeds meer van zijn meerwaarde in en is relatief duur. Met name op knooppunten kan DRIS, door overzicht te bieden over meerdere lijnen, een meerwaarde blijven houden om reizigers naar het juiste perron te verwijzen.

Tegelijkertijd wordt actuele reisinformatie door reizigers op haltes gewaardeerd, zo blijkt uit een beknopte literatuurstudie. Als alternatief wordt daarom gekeken naar de zogenaamde 'haltedisplays', goedkopere DRIS panelen zoals bijvoorbeeld ook in Zuid-Holland worden toegepast. Daarnaast beschikt elke halte over statische haltevertrekstaten, een lijnennetkaart, een overzichtskaart en algemene informatie over het vervoer (tarief, tel. klantenservice etc.)

Stallingvoorzieningen fiets

Het aantal gewenst fietsklemmen dan wel -kluizen vergt een meer gedetailleerd onderzoek. Op dit moment wordt een marktonderzoek uitgevoerd naar de eisen waaraan fietsvoorzieningen bij haltes dienen te voldoen (kluizen, rekken, overdekt, etc.). Op basis van op diverse plaatsen gemeten en te verwachten fietsgebruik naar bushaltes bij een grofmazig hoogwaardig OV netwerk is een overall-percentage van 10 gehanteerd. Afhankelijk van de lokale omstandigheden kan hier van worden afgeweken. In de bebouwde kom met een hoge haltedichtheid kan soms volstaan worden met minder stallingen, buiten de bebouwde kom geldt het omgekeerde.

Oplaadpalen elektrische fietsen

Daarnaast is in de commissie Mobiliteit en Wonen verzocht of er ook oplaadpalen voor elektrische fietsen geplaatst kunnen worden bij haltes. Dit dient technisch mogelijk te zijn, er dient bij de gemeente draagvlak te zijn en het moet een logische locatie zijn, gelet op voorzieningen in de buurt van de halte die voor ouderen van belang zijn. In 2015 zullen in de uitvoeringsfase de exacte testlocaties worden bepaald, op basis van voorgaande criteria. Enkele gemeenten hebben al wel belangstelling getoond en worden betrokken bij de uitvoering van de pilot. Na plaatsing van enkele oplaadpalen kan het

effect geëvalueerd worden, en eventueel vanaf 2015 (einde Uitvoeringsprogramma) in het beleid voor haltevoorzieningen worden opgenomen.

Fietskluizen

Tot slot is er in maart 2014 een reizigersonderzoek uitgevoerd naar de toekomst van individueel afsluitbare fietskluizen bij de R-Nethaltes die in beheer zijn van de provincie. Voorheen werden deze fietskluizen geëxploiteerd door de NS, maar dit contract loopt in 2015 af en de kluizen zijn aan het einde van hun levensduur. Het onderzoek heeft uitgewezen dat reizigers de mogelijkheid van beveiligd stallen als een onderdeel zien van het concept van het hoogwaardig openbaar vervoer. Het aanbieden van een beveiligd stallingssysteem voor fietsen is daarnaast een belangrijke motivatie voor reizigers om te kiezen voor het hoogwaardig openbaar vervoer. Op basis van de wensen en behoeftes van huidige en toekomstige gebruikers is er in mei 2014 een pilot gehouden met zg. Chipkluizen. Dergelijke kluizen werken op basis van een flexibel, online reserveringssysteem en is te openen met een reguliere OV-chipkaart. De deelnemers van de pilot hebben gedurende enkele weken de Chipkluizen getest op gebruikersvriendelijkheid en technische functionaliteit. Beide aspecten bleken in ruime mate te voldoen waarna de Provincie Noord-Holland met subsidiebijdrage van de Stadsregio Amsterdam een Europese aanbesteding op zal starten om dergelijke fietskluizen uit te vragen op de markt. De fietskluizen zullen medio 2016 geplaatst worden langs acht R-Nethaltes van R-Netlijn 300 (Haarlem - Hoofddorp - Schiphol-Amsterdam Bijlmer Arena).

Verlichting

In verband met de sociale veiligheid is de verlichting van een halte belangrijk. Voor een gevoel van veiligheid is het ook belangrijk dat de halte zichtbaar is vanuit de omgeving, dit in verband met een gevoel voor sociale controle. De verlichting kan versterkt worden door middel van aanwezigheidsdetectie. Dit heeft meerdere voordelen: het valt direct op voor de chauffeur, het versterkt het gevoel van veiligheid, het is niet populair bij hangjongeren en het is energiezuiniger. Voor niveau 0 volstaat de aanwezigheid van een lantaarnpaal.

1.5 Meerwaarde van de investering

De toegang tot het stroomlijnnennet wordt verbeterd en de kwaliteit van het openbaar busvervoer wordt beter. Dit zal zich wellicht uiten in een hoger klantenoordeel en een beter imago voor het openbaar vervoer in het algemeen. De provincie voldoet hiermee deels aan de doelstelling om het OV comfortabel te maken.

1.6 Activiteiten/onderdelen project/deelprojecten

Haltevoorzieningen

In 2013 is een verdiepingsslag gemaakt op de eerste bureauinventarisatie van te nemen maatregelen, onder meer door locatieonderzoek en nader overleg met wegbeheerder en vervoerder. Ook enkelen van u alsmede het ROCOV waren aanwezig bij deze schouw. Met de informatie over gebruik van haltes die in de schouw is opgehaald, is het investeringsprogramma aangescherpt.

In 2014 zijn de uitgangspunten op halteniveau met gemeenten verder uitgewerkt, met name op fysieke en contractuele mogelijkheden om voorzieningen op hun haltes toe te voegen. De afspraken met gemeenten over beheer en onderhoud, de voorzieningen en locaties etc. worden vastgelegd in overeenkomsten voorafgaand aan de aanbesteding. Hier is in 2014 grote voortgang in geboekt:

- 10 gemeenten hebben ambtelijk akkoord gegeven op de overeenkomst, voor deze gemeenten is intussen het ondertekentrajec gestart;
- 15 gemeenten nog in afwachting van akkoord;
- 4 gemeenten nog mee in overleg.

Activiteiten 2015:

- a. Definitief maken overeenkomsten met gemeenten;
- b. Aanbesteden contract voor haltedisplays, plaatsing haltedisplays;
- c. Aanschaf en plaatsing overige haltevoorzieningen, door gemeenten danwel provincie;
- d. Uitwerken plan voor locaties en plaatsing oplaadpunten elektrische fietsen;

OV-Fiets

Parallel aan de activiteiten voor bushaltes heeft reeds in 2013 een uitrol van de OV-fiets op alle stations plaatsgevonden, waar men nog geen gebruik kon maken van de OV-fiets. Het betreft hier de stations Bovenkarspel Flora, Hoorn Kersenboogerd, Heemskerk, Den Helder Zuid en Halfweg-Zwanenburg.

1.7 Betrokken partijen

Wegbeheerders (gemeenten), Connexxion, ROCOV, abri-exploitanten, NS/OV-fiets.

1.8 Tijdsplanning

Eind 2015 zijn alle voorzieningen geplaatst.

1.9 Aard investering

Fysiek tastbare investeringen (inclusief VAT-kosten) met een levensduur van minimaal 10 jaar. Beheer en onderhoud komen voor een periode van minimaal 10 jaar ten laste van de verantwoordelijke wegbeheerder. De beheer- en onderhoudslasten van de investeringen op provinciaal areaal en van de haltedisplays komen ten laste van de provincie.

2. TOETSING AAN DE CRITERIA

2.1 Dringend knelpunt

De provincie heeft zich in de Visie OV 2020 gecommitteerd aan een kwalitatief hoogwaardig, betrouwbaar, snel en frequent stroomlijnnennet en een vergroting van het invloedsgebied van de haltes op het stroomlijnnennet. Het uitvoeringsprogramma haltevoorzieningen zorgt ervoor dat de kwaliteit van het stroomlijnnennet wordt verhoogd en het invloedsgebied vergroot.

2.2 Aansluiting bij provinciaal beleid

Ja. Dit programma sluit aan bij de Visie Openbaar Vervoer 2020 en de besluitvorming voor R-net en bestaande programma's voor haltevoorzieningen.

2.3 Duurzame oplossing

De maatregelen leiden tot een structurele kwaliteitsverbetering van de huidige haltevoorzieningen langs de routes waar met grote mate van zekerheid geldt dat de bus daar ook in de toekomst blijft rijden. Door de fietsvoorzieningen bij de haltes en het dekkend maken van het net van OV-fietslocaties wordt het gemakkelijker om een grotere afstanden af te leggen tot de openbaar vervoerhaltes.

2.4 Overstijging lokale niveau

Dit programma is onderdeel van de Visie Openbaar Vervoer 2020, dat door PS is vastgesteld. Regionale partners zijn medeverantwoordelijk voor de haltevoorzieningen in eigen gebied.

2.5 Cofinanciering

Er is geen sprake van cofinanciering door andere wegbeheerders. De provinciale subsidie dekt 100% van de kosten van voorbereiding en realisatie, met uitzondering van het gereed maken van de ondergrond van OV-fietskluislocaties. Beheer en onderhoud van voorzieningen komt voor rekening van de wegbeheerders.

2.6 Uitvoeringsgereed

In 2013 en 2014 is gewerkt aan de voorbereidingen voor werkzaamheden op alle haltes, zoals het uitvoeren van een schouw, het opstellen van richtlijnen en het maken van afspraken met wegbeheerders. In 2015 zullen de nieuwe voorzieningen daadwerkelijk geplaatst worden.

2.7 Risicoanalyse

1. Het betreft voor een deel haltevoorzieningen op gemeentelijk grondgebied. Het succes van het realiseren van de gewenste haltevoorzieningen hangt daarmee mede af van de gemeenten.
2. Door nieuwe dienstregelingen kan het voorkomen dat haltes op stroomlijnen toch vervallen. In die situaties worden met de betreffende gemeente maatwerkafspraken gemaakt, bijvoorbeeld over het herplaatsen vanabri's van haltes die worden opgeheven.
3. Bestaande abricontracten kunnen mogelijk beperkende voorwaarden stellen aan inrichting en exploitatie.
4. De exacte locaties van de haltes kunnen beperkingen stellen aan de gewenste inrichting en uitvoering van de haltevoorzieningen.

3. FINANCIËN

3.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financieringsstructuur

Als de provincie niet financiert, zullen er geen fysieke maatregelen worden getroffen.

3.2 De co-financiers

Geen, behoudens het toekomstig beheer en onderhoud door wegbeheerders.

3.3 Financiële projectinformatie

	Budget	Betaald en verplicht	Voorgenomen Uitgaven komende jaren	Restant budget
Halteinvesteringsprogramma	€ 3.900.000 <u>€ 1.500.000 (EXIN-H)</u> € 5.100.000	€ 600.200	€ 4.499.800	€ 0

Bij de gereserveerde €3.900.000 is tevens €1.500.000 bijgekomen met het besluit van Provinciale Staten om 3 buslijnen (lijn 73, 80, 82) geen R-net te maken.

Overzicht doelstellingen en maatregelen

Doel	De haltes op de stroomlijnen op het gewenste kwaliteitsniveau brengen, om zo het comfort van en tevredenheid over het openbaar vervoer te verbeteren.
Aanpak	Haltevoorzieningen plaatsen op gemeentelijke en provinciale haltes in overleg met wegbeheerders.
Maatregelen	<p>De volgende voorzieningen worden geplaatst op bijna 400 haltes die in aanmerking komen:</p> <ul style="list-style-type: none">22 Abri's70 Informatievitrine's5 DRIS panelen346 Halte-displays89 Afvalbakken50 Fietsstallingen (locaties) <p><i>Het gaat hier om de voorzieningen waarover overeenstemming is met gemeenten. Het overzicht is exclusief voorzieningen bij de 4 gemeenten waarmee nog overleg wordt gevoerd.</i></p>
2015	In 2015 wordt het project aanbesteed en start de uitvoering. Eind 2015 zijn alle voorzieningen geplaatst.

Projectomschrijving IV:

INVESTERINGSPROGRAMMA BUURTBUSMATERIEEL EN OV-CHIPKAARTAPPARATUUR

1. PROJECTOMSCHRIJVING

1.1 Inleiding

Op 6 februari 2012 (2011-69776) heeft u de Visie Openbaar Vervoer 2020 vastgesteld. Met deze Visie streeft de provincie om met een grofmazig, frequent, betrouwbaar en snel stroomlijnnennet én met maatwerk voor het ontsluitend net, het OV zo in te zetten dat het meer mensen op een betere manier bedient. Op 16 juli 2012 is het Uitvoeringsprogramma Visie Openbaar Vervoer vastgesteld, waar het uitvoeringsprogramma buurtbusmaterieel en OV-chipkaartapparatuur onderdeel van uitmaakt. Het gereserveerde bedrag van €1.200.000 wordt gebruikt om te investeren in nieuw buurtbusmaterieel dat qua uitstraling beter aansluit op het reguliere busmaterieel en duurzaam is voorzien van OV-chipkaartapparatuur.

Er is direct na besluitvorming gestart met de uitvoering. Het nieuwe buurtbusmaterieel met OV-chipkaart is in februari 2013 in gebruik genomen. Afgelopen jaar heeft de provincie bij het maken van de route- en dienstregelingen actief gestuurd op een verbetering in de aansluiting van buurtbussen op het bestaande OV-netwerk. Dit heeft geresulteerd in aanpassingen in de route en dienstregeling van enkele buurtbussen, waardoor de buurtbussen beter aansluiten op de reizigersvraag. Hierdoor is de buurtbus een kwalitatief goed OV-product, dat onderdeel uitmaakt van het totale OV-netwerk.

1.2 Maatschappelijk knelpunt

In de Visie Openbaar Vervoer 2020 streeft Provinciale Staten er naar om meer kleinschalige vervoersinitiatieven te faciliteren opdat de openbaar vervoersbehoefte beter kan worden bediend. Hiermee beogen wij een aantrekkelijker aanbod aan te bieden voor zoveel mogelijk reizigers en tevens tegemoet te komen aan de breed geuite wens om de buurtbus meer te integreren in het totale openbaar vervoernetwerk.

Hiertoe nemen wij de volgende maatregelen:

- herijking van de dienstregelingen en routes van de buurtbussen
- doorvoering van een uniform en eenduidig tarief- en betaalsysteem
- invoeren van OV-chipkaartapparatuur in het gehele buurtbuswagenvoer
- vernieuwen van het buurtbusmaterieel.

Achtergrond

Het buurtbusvervoer is een vorm van aanvullend en kleinschalig openbaar vervoer die door vrijwilligers uit een bepaalde regio wordt georganiseerd en gereden. De Provincie Noord-Holland faciliteert dergelijke initiatieven middels een jaarlijkse subsidiebijdrage aan de buurtbusvereniging. In het vigerende Programma van Eisen van de concessieaanbesteding heeft de provincie eisen gesteld aan de vervoerder om buurtbusinitiatieven te faciliteren door materieel (een achtpersoonsbusje) beschikbaar te stellen. Dit materieel mag niet ouder zijn dan 6 jaar. De vervoerder heeft hierdoor de ruimte om binnen zijn eigen (landelijke) wagenpark een voor hem zo economisch voordelig roulatiesysteem te hanteren voor de inzet van buurtbusmaterieel. Dit heeft er toe geleid dat zodra een bus de maximale leeftijd van 6 jaar nadert, Connexxion bussen van 4-5 jaar uit de andere concessiegebieden inzet ter vervanging. Deze bussen hebben vaak last van ouderdomsmankementen waardoor vrijwilligers van de buurtbusverenigingen met enige regelmaat (soms enkele keren per maand) de bus naar de garage van Connexxion moeten brengen. Dit heeft inmiddels geleid tot motivatieverlies bij de vrijwilligers (risico op

discontinuïteit), onbetrouwbaarheid in de dienstuitvoering (soms zelfs rituitval) en tot imagooverlies bij reizigers. Daarbij kan dit in de toekomst leiden tot verkeersonveilige situaties.

1.3 Doelstelling

Het doel is om de buurtbus aantrekkelijker te maken voor reizigers door de buurtbus als kleinschalig maatwerkformaat effectiever en professioneler in te zetten binnen het totale openbaar vervoernetwerk.

1.4. Het resultaat

Het resultaat is een vernieuwd en professioneler buurtbuswagenpark (in totaal 14 bussen), inclusief OV-chipkaartapparatuur. Het nieuwe materieel voldoet aan de wettelijke toegankelijkheidseisen en sluit aan op haltes van 18cm hoogte. Daarnaast worden de route en dienstregelingen van de buurtbussen zodanig aangepast, zodat deze onderdeel worden met het totale OV-net en beter aansluiten bij de vraag van de reizigers.

1.5 Meerwaarde van de investering

Naast een herijking van de dienstregelingen en routes van sommige buurtbussen zal de doorvoering van een uniform en eenduidig tarief- en betaalsysteem de integratie van het buurtbusconcept binnen het totale openbaar vervoernetwerk vergroten. Dit betekent een afschaffing van de huidige, losse verkoop van buurtbuskaartjes en een overstap naar het betaalsysteem van de OV-chipkaart, inclusief het reguliere kilometertarief in plaats van het huidige vaste tarief voor een buurtbuskaartje. Het invoeren van OV-chipkaartapparatuur in het gehele buurtbuswagenpark vraagt om een forse investering van onze vervoerder (Connexxion). Om de investering maximaal te benutten is het wenselijk dat het materieel, waarin de kostbare apparatuur wordt geplaatst, een zo lang mogelijke levensduur heeft.

1.6 Activiteiten/onderdelen project/deelprojecten

Het investeringsprogramma nieuw buurtbusmaterieel en OV-chipkaartapparatuur bestaat uit de volgende activiteiten:

- Afstemming met vervoerder over de wijze (financieel en contractvorm) waarop het nieuwe materieel en de OV-chipkaartapparatuur wordt verkregen.
- Afstemming met de buurtbusverenigingen over de planning en uitvoering van het nieuwe buurtbusmaterieel.
- De organisatie van voorlichtingsavonden en trainingdagen van Connexxion ten aanzien van het gebruik van het nieuwe materieel en de technische aspecten van de nieuw te plaatsen OV-chipkaartapparatuur.
- Toelichting van de provincie aan de buurtbusverenigingen over het nieuwe betaalsysteem en het daarmee samenhangende kilometertarief.
- Persbericht uitsturen om de nieuwe buurtbussen op de kaart te zetten.
- Bezoek met buurtbusvrijwilligers en Connexxion aan de commissieleden op 21 januari 2013.

1.7 Betrokken partijen

Connexxion, buurtbusverenigingen (overkoepelende organisatie, OMNI-vereniging) en Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Rocov).

1.8 Doorlopen tijdsplanning

Juni 2012

- Afspraken met Connexxion voor financiële- en aankoopconstructie van het materieel en de OV-chipkaart- en uitleesapparatuur.
- Werkafspraken met Connexxion over afstemming met buurtbusverenigingen.
- Communicatie richting buurtbusverenigingen.

Juli 2012

- Opdrachtverstrekking Provincie aan Connexxion om de bestelopdracht uit te zetten aan de fabrikant (Tribus).
- Opdrachtverstrekking van Connexxion aan fabrikant buurtbusmaterieel.
- Bezoek buurtbusverenigingen aan fabrikant om wensen materieel af te stemmen.

Juli-November 2012

- Fabricage buurtbus
- Financiële vergoeding provincie aan Connexxion.
- Juridische afstemming overdrachtsconstructie bij einde concessieperiode (medio 2016).

December 2012

- Voorlichting en training door Connexxion.
- Toelichting provincie tijdens voorlichtingsavonden buurtbusverenigingen over het nieuwe tariefstelsel.
- Levering nieuwe buurtbussen.

In februari 2013

- De buurtbusverenigingen hebben het nieuwe buurtbusmaterieel incl. OV-chipkaart apparatuur in gebruik genomen.

In april/mei 2013

- Aanpassingen in de route en dienstregeling van enkele buurtbussen, waardoor de buurtbussen beter aansluiten op de reizigersvraag.

2014

- de dienstregelingen en routes van buurtbussen zijn verbeterd.
- oprichting van twee nieuwe buurtbuslijnen.

1.9 Aard investering

De Provincie Noord-Holland geeft uitdrukkelijk de opdracht aan de vervoerder om voor het nieuwe buurtbusmaterieel het offerte- en aankoopproces uit te voeren. De vervoerder blijft tot aan het einde van de huidige OV-concessie (Noord-Holland Noord, tot medio 2016) eigenaar van en verantwoordelijk voor het onderhoud van het buurtbuswagenvoerpark. Bij de nieuwe aanbesteding van de OV-concessie zal er een bepaling worden opgenomen waarbij de dan winnende concessiehouder/vervoerder de buurtbussen moet overnemen tegen de op dat moment geldende marktwaarde. Tevens zullen er schriftelijk afspraken worden gemaakt met de vervoerder die de gewenste overdrachtsconstructie nader specificeren en bevestigen.

2. TOETSING AAN DE CRITERIA

2.1 Dringend knelpunt

De Provincie Noord-Holland heeft zich in de Visie OV 2020 gecommitteerd aan het faciliteren van kleinschalige vervoersinitiatieven opdat de openbaar vervoersbehoefte beter en op een minder kostbare manier kan worden bediend. Dit uitvoeringsprogramma geeft hier invulling aan.

2.2 Aansluiting bij provinciaal beleid

Ja. Dit programma sluit aan bij de Visie Openbaar Vervoer 2020.

2.3 Duurzame oplossing

De huidige concessieperiode eindigt na 3,5 jaar. De afschrijvingsduur van het nieuwe materieel is 6 jaar. Door eisen op te nemen bij de nieuwe aanbesteding en door op schrift bevestigde afspraken met de vervoerder aan te gaan ten aanzien van overdracht is het mogelijk om de nieuwe buurtbussen in te zetten voor de duur van de gehele afschrijving.

2.4 Overstijging lokale niveau

Het buurtbusnetwerk bedient een regionale vervoersbehoefte. Professionalisering van dit netwerk en verbetering van de aansluiting op het reguliere busnetwerk heeft een positief gevolg voor de gehele regio.

2.5 Cofinanciering

Connexxion financiert voor 50% de kosten voor de Ov-chipkaartapparatuur. Dit bedrag is inmiddels door Connexxion betaald.

2.6 Uitvoeringsgereed

Het programma is gereed.

2.7 Risicoanalyse

Programma is gereed, dus niet thema is niet meer van toepassing.

3. FINANCIËN

3.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financieringsstructuur

Als de provincie niet financiert, zal er geen nieuw buurtbusmaterieel worden ingezet.

3.2 De co-financiers

Zie 2.5.

3.3 Financiële projectinformatie

	Budget	Betaald en verplicht	Voorgenomen Uitgaven komende jaren	Tekort
Buurtbus	€1.200.000	€1.236.273	€ 446.000	- €482.273

Dit tekort van €482.273 wordt bekostigd uit restantbudget van het deelprogramma marketing.



Plaatje: 2 van de nieuwe buurtbussen

Overzicht doelstellingen en maatregelen

Doel	Het doel is om de buurtbus aantrekkelijker te maken voor reizigers door de buurtbus als kleinschalig maatwerkform effectiever en professioneler in te zetten binnen het totale openbaar vervoernetwerk.
Aanpak	<ul style="list-style-type: none">· herijking van de dienstregelingen en routes van de buurtbussen· doorvoering van een uniform en eenduidig tarief- en betaalsysteem· invoeren van OV-chipkaartapparatuur in het gehele buurtbuswagenpark· vernieuwen van het buurtbusmaterieel.
Gerealiseerd in 2012	<ul style="list-style-type: none">- een nieuw buurtbusreglement opgesteld, waarmee de provincie en ROCOV meer regie hebben op de routes en dienstregeling van de buurtbussen.- aanschaf van nieuw buurtbusmateriaal inclusief OV-chipkaart apparatuur.
Gerealiseerd in 2013	<ul style="list-style-type: none">- de aansluiting van buurtbussen op het bestaande OV-netwerk is verbeterd.- de nieuwe buurtbussen zijn in gebruik genomen.
Gerealiseerd in 2014	<ul style="list-style-type: none">- de dienstregelingen en routes van buurtbussen zijn verbeterd.- oprichting van twee nieuwe buurtbuslijnen.

Projectomschrijving V:

PILOT TEXELHOPPER

1. PROJECTOMSCHRIJVING

1.1 Inleiding

Met de Visie OV 2020 wordt er naar gestreefd met het openbaar vervoer meer mensen op een betere manier te bedienen. Als onderdeel van het uitvoeringsprogramma 2012-2015 Visie OV 2020, wordt een pilot op Texel uitgevoerd. Daarbij wordt binnen de bestaande concessieovereenkomsten op een andere wijze invulling gegeven aan het onderliggend fijnmazig OV. Deze pilot moet op een aantal punten inzicht opleveren ten aanzien van een vervoernetwerk op maat, de mogelijkheden en knelpunten van gescheiden kleine percelen maatwerk, en in de manier waarop lokale overheid, vervoerders en ondernemers het vervoer gezamenlijk beter kunnen organiseren.

De huidige jaarlijkse exploitatiebijdrage (€ 800.000) voor het lijnennet op Texel blijft behouden, maar wordt anders ingezet (gecombineerd Taxi/busvervoer). Daarnaast worden er eenmalige investeringen gedaan (gereserveerde bedrag van €1.600.000) in een regiecentrum, automatisering van tool om vraag en aanbod aan elkaar te koppelen, het ontwikkelen en implementeren van een reizigerstool (apps), in-car apparatuur, haltepaaltjes, etc...

De planning was om de pilot te starten in oktober 2013. Volgens de laatste planning gaat de complete pilot van start aan het begin van het toeristenseizoen; mei 2014. De pilot heeft in principe een looptijd van twee jaar (2014-2015) met een mogelijke uitloop van twee jaar.

1.2 Maatschappelijk knelpunt

Het openbaar vervoer op Texel moet voorzien in een aantal verschillende mobiliteitsbehoeften; schoolvervoer, toeristische verplaatsingen, aan- en afvoer van de veerboot en woon-werkverkeer. Deze verschillende mobiliteitsbehoeften laten zich niet combineren binnen de strakke schema's van een busdienstregeling.

De bewoners van Texel geven aan dat het huidige bussysteem niet voldoet op een aantal punten:

- De dienstregeling van de bus sluit onvoldoende aan op de vraag (schooltijden, boottijden);
- De bus bedient niet alle verbindingen en op alle tijden waar de reiziger om vraagt;
- Er zijn jaarlijks ca. 1 mln toeristen op Texel. Deze groep maakt weinig gebruik van het OV. Zo'n 90% van de toeristen neemt de eigen auto mee naar Texel.
- De huidige bezetting is laag, de kosten relatief hoog: de kostendekkingsgraad voor Connexion is laag (nog geen 40%);
- Het autogebruik onder toeristen neemt toe wat weer leidt tot meer milieu- en veiligheidsbelasting;



- Er is geen sprake van afstemming van het mobiliteitsaanbod: bijvoorbeeld combinaties fiets-busvervoer, terwijl ondernemers daarvoor wel kansen zien.

1.3 Doelstelling

Het doel van de pilot Texel is:

1. Een op de werkelijke vervoervraag afgestemd mobiliteitsaanbod dat beter inspeelt op de vervoerpieken en -dalen en gebruik maakt van de combinatiemogelijkheden van de verschillende vervoermiddelen; voor de reizigers een hogere kwaliteit van het (openbaar) vervoer op Texel.
2. Groei van het gebruik van het (openbaar) vervoer, zonder dat dit leidt tot hogere exploitatiesubsidies; een beter rendement voor zowel Connexxion als de particuliere (taxi-) vervoerders op Texel.
3. Bijdragen aan de duurzaamheid van Texel door enerzijds vermindering van het autoverkeer en anderzijds het doen van een proef met inzet van elektrische bussen.

1.4. Het resultaat

Een pilot met mobiliteit op Texel, moet leiden tot:

- beter openbaar vervoer, dus door meer mensen gebruikt voor hetzelfde geld;
- een mobiliteitsaanbod dat is afgestemd op de werkelijke vervoervraag (en daarmee de combinatiemogelijkheden verschillende vervoersmiddelen);
- inzichten over de mogelijkheden van kleinschalig OV in een aparte concessie ten behoeve van de volgende aanbesteding;
- Inzichten in de manier waarop lokale overheid, vervoerders en ondernemers het vervoer (incl OV) kunnen organiseren.
- het beter benutten van de maatschappelijke dienstverleners in de markt.

1.5 Meerwaarde van de investering

Met deze pilot wordt de huidige vervoersituatie op Texel te verbeterd. Op Texel zijn de volgende kansen:

- De ondernemers, gemeente en belangenorganisaties hebben al initiatief genomen en zijn bereid zelf een systeem in de markt te zetten;
- Met een pilot wordt ervaring opgedaan voor de nieuwe aanbesteding 2016.
- De ondernemers en gemeente zien kansen ten aanzien van de profilering van Texel: een innovatief en duurzaam vervoerconcept als unique selling point voor toeristen;
- Een vraaggericht systeem kan de vraag van toeristen én bewoners beter faciliteren, en het gebruik van de auto beperken;
- Texel is qua omvang en specifieke vraagstelling interessant; alle reismotieven zijn aanwezig, er is sprake van zowel heel zware als heel lichte vervoervraag en het betreft een afgesloten en dus werkbaar vervoergebied

1.6 Activiteiten/onderdelen project/deelprojecten

De pilot Texel is een proef met een geïntegreerd systeem van bus- en taxivervoer. De vraag naar (openbaar) vervoer wordt door middel van één centraal en onafhankelijk regiecentrum toegedeeld aan de beschikbare taxi- en buscapaciteit van dat moment.

Reizigers (zowel afkomstig van Texel als toeristen) worden verleid hun mobiliteit op het eiland zoveel mogelijk te laten regelen door het regiecentrum, zodat de eigen auto vaker kan blijven

staan. Zij voeren daarvoor kort (tot een half uur) vóór hun geplande reis hun herkomst en bestemming in (via website, app of telefonisch). Het regiecentrum combineert vervolgens de verschillende reizigers naar logische en efficiënte routes (rittoedeling), gebruikmakend van de beschikbare en dichtstbijzijnde voertuigen. Het regiecentrum regelt ook de administratieve afhandeling (ritafhandeling, monitoring, betaling en evt. klachtverwerking). De pilot Texel garandeert reizigers 365 dagen per jaar van 5 tot 22 uur snel vervoer tussen minimaal 130 op- en uitstappunten (NB: op dit moment zijn er 50 bushaltes op Texel) tegen een kwaliteitsafhankelijk maar aantrekkelijk tarief.

De pilot Texel gaat uit van een vereenvoudigd, deels door elektrische voertuigen gereden, busnetwerk van Connexxion, bestaande uit drie reguliere lijnen met een vaste dienstregeling, aangevuld met vraaggestuurd bus- en deeltaxivervoer:

- Buslijn 28 blijft ongewijzigd; rijdt elk uur een route van de veerhaven naar Den Burg en de Koog. Buslijn 28 sluit aan op de veertijden.
- Buslijn 828 is een hoogzomerlijn die als versterking van lijn 28 rijdt en eveneens aansluit op de veertijden. Buslijn 629 is een scholierenlijn die, afgestemd op de schoolrijden van de middelbare school in Den Burg, een nog exact te bepalen route rijdt tussen De Cocksdorp en Den Burg.
- Op tijden en plaatsen waar de buslijnen geen bediening geven wordt het vervoer toegedeeld aan beschikbare (deel)taxi- of buscapaciteit van de overige vervoerders. Hierbij kan worden gekozen uit vervoer van een centraal punt naar de bushalte, veerboot of attractiepunt, maar ook vervoer van haltepaaltje tot haltepaaltje.
- Naast vervoer waarbij ritten worden gecombineerd blijft altijd de mogelijkheid van gecontracteerd taxivervoer van deur tot deur bestaan. De vraag is nog of dit zogenaamde "straatwerk" al bij aanvang van de pilot ook via de regiecentrale moet worden toegewezen.

1.7 Betrokken partijen

De pilot op Texel is een initiatief vanuit Texel zelf. De stichting Duurzaam Texel en de daaruit voorkomende werkgroep Beter Openbaar Vervoer Texel heeft vele betrokken (recreatie)ondernemers, dorpsraden, belangenorganisaties voor ouderen en gehandicapten, gemeente, ROCOV, alle taxibedrijven, TESO, fietsverhuurders en Connexxion geïnteresseerd. Belangrijk element in de pilot zal de voortdurende actieve betrokkenheid van alle partijen zijn. Een kleine werkgroep bestaande uit provincie Noord-Holland, gemeente Texel, Stichting Duurzaam Texel, Connexxion, afvaardiging van taxiondernemers en automatiseringsdeskundige zal de activiteiten initiëren en sturen de activiteiten aan .

De rol van de Provincie Noord-Holland in de pilot Texel is zuiver faciliterend; door het proces te begeleiden en noodzakelijke investeringen te doen in:

- automatisering van de regiecentrale,
- bemensing en huisvesting van de regiecentrale voor de vervoerders voor de periode van de pilot (twee jaar),
- noodzakelijke voorzieningen ten behoeve van de de pilot in de voertuigen (GPS, communicatie, OVC),
- noodzakelijke infrastructuur op Texel voor de pilot (bijvoorbeeld haltepaaltjes),
- Marketingcommunicatie voorafgaand aan de start van de pilot

1.8 Stand van zaken januari 2015

- Op 14 december is de Texelhopper gestart conform uitgangspunten;
- Lijn 33 en 28 zijn gekoppeld, en de bus gaat mee op de boot;
- Kleine Texelhopperbusjes worden gereden door TBO en Connexxion met een lokale onderaannemer;
- Het regiecentrum is ondergebracht bij de gemeente: nieuw en betrokken personeel;

- Er is sprake van kleine aanloopproblemen: onbekendheid chauffeurs met gebruik van de tablets, miscommunicatie tarieven, bereikbaarheid RC, mensen te laat opgehaald, RC telefonisch bezet. Belangrijkste punt: informeren van reizigers kan beter;
- Overall is de punctualiteit van het systeem opzienbarend: tussen de 95-100%. De afwijking zit nu in later opgehaald worden, maar nagenoeg alle reizigers zijn op tijd op hun bestemming afgeleverd. We hebben gemiddeld een hoge combinatiegraad;
- Beleving van chauffeurs is dat reizigers over het algemeen heel positief zijn. Vooral over de toegenomen mogelijkheden. Boeken wordt ervaren als eenvoudig. De app werkt goed, er zijn opvallend veel boekingen via internet/app (50%).
- Er zijn nu 1000 pashouders en aanvragen komen nog binnen;
- We zien minder activiteit op social media: de negatieve berichten komen van een hele kleine groep mensen;
- Momenteel wordt er verkend met het Ministerie of en hoe de OV chipkaart een rol kan spelen in de pilot.

2. TOETSING AAN DE CRITERIA

2.1 Aansluiting bij provinciaal beleid

Ja. Dit programma sluit aan bij de Visie Openbaar Vervoer 2020, de besluitvorming voor R-net en de investeringsstrategie.

2.2 Cofinanciering

De kosten voor faciliteren van de pilot worden bekostigd uit de eenmalige investeringsbijdrage van €14 miljoen. Als structurele bijdrage draagt de provincie haar exploitatie bij (à € 800.000 per jaar, vanuit de BDU). Mogelijke andere bronnen voor structurele bijdrage, na de evaluatie van de pilot, zijn de WMO en het budget parkeervignet van de gemeente Texel.

2.3 Uitvoeringsgereed

In 2013 is gestart met de uitwerking op detailniveau.

2.4 Risicoanalyse

Er bestaan in deze pilot de volgende risico's:

- Regelgeving WP2000
- Huidig contract Connexxion
- Binnen huidige collegeperiode uitvoeren en evalueren;
- Subsidies kunnen leiden tot perverse prikkels voor ondernemers/verstoring marktwerking/oneerlijke concurrentie.

3. FINANCIËN

3.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financieringsstructuur

De pilot op Texel is een initiatief vanuit Texel zelf. De bijdrage van de provincie maakt een daadwerkelijke uitvoering van de pilot mogelijk.

3.2 De co-financiers

Zie 2.2.

3.3 Financiële projectinformatie

	Budget	Gemaakte kosten	Gereserveerde gelden	Restantbudget of extra benodigd budget
Pilot Texel	€ 1.600.000	€ 687.262	€ 1.060.117	Extra: € 147.379