

PROVINCIALE STATEN
VAN OVERIJSSSEL

Reg.nr. PS/2015/912

Dat. ontv.: 02 DEC 2015

Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Fax 038 425 48 88
overijssel.nl
postbus@overijssel.nl

Provinciale Staten van Overijssel

KvK 51048329
IBAN NL45RABO0397341121

Inlichtingen bij
Mevr. A. Koot
telefoon 038 499 82 34
A.Koot@overijssel.nl

Onderwerp: Derde voortgangsbrief Herijking OV-tactiek.

Datum

17.11.2015

Kenmerk

2015/0345438

Pagina

1

Toezening aan Provinciale Staten met oogmerk:

[X] ter informatie

[] anders, en wel:

Bijlagen

Geen.

Op 26 maart 2014 (PS/2013/865) heeft u een besluit genomen over de Herijking OV-tactiek. Conform dit besluit ontvangt u regelmatig een voortgangsbrief. In deze derde voortgangsbrief gaan wij in op de volgende onderwerpen:

1. Aanleiding voor de herijking
2. Met de samenleving in gesprek
3. Perspectief maatwerk vervoerssysteem 2020
4. Participatie
5. Wijzigingen dienstregeling per december 2015
6. Herijking i.r.t. tot Twentse gemeenten
7. Ontwikkeling Koersdocument OV
8. Ontwikkeling financieel perspectief

1. Aanleiding voor de Herijking

Uit het Statenvoorstel van 26 maart 2014:

In 2008 is door PS de "OV-tactiek West-Overijssel" vastgesteld, waarin de beleidskaders op het gebied van het openbaar vervoer in West-Overijssel voor de middellange termijn staan weergegeven. Beoogde looptijd van OV-tactiek was 10 à 15 jaar, in lijn met de duur van de diverse concessies. Forse bezuinigingen op de BDU en andere negatieve financiële ontwikkelingen vragen om eerdere aanpassing van de OV-tactiek. De inkomsten en uitgaven moeten structureel met elkaar in balans komen.

De OV-index is op termijn funest voor de sector en zorgt voor een cumulatief en voortdurend probleem (geen indexering vanuit het Rijk naar provincie, wel indexering van provincie naar vervoerder). Een structureel begrotingsevenwicht kan enkel gerealiseerd worden als de indexproblematiek wordt opgelost in de periode van 2014 tot 2018. Deze opgave wordt in IPO-verband opgepakt.

Daarnaast is sprake van stijgende kostprijzen van het vervoer bij aanbestedingen, achterblijvende reizigersopbrengsten en wegvallende incidentele provinciale middelen.

Door de noodzaak tot bezuinigen, maar ook de veranderende reispatronen kan het openbaar vervoer niet langer worden beschouwd als een doel op zich, maar moet worden gezien als onderdeel van het totale mobiliteitsaanbod. In vergelijking met de OV-tactiek uit 2008 komt de nadruk meer te liggen op het regionale en stedelijke kernnet, benutting van kansen voor ketenmobiliteit en een transitie van regiotaxi naar door de maatschappij zelf gedragen collectieve vervoersvormen. De provincie kan die initiatieven niet zelf aanboren, maar zal deze waar mogelijk faciliteren. Het doelgroepenvervoer is en blijft een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

U heeft in maart 2014 het besluit genomen te komen tot een ombouw van het OV. Dat is niet alleen een financiële opgave maar ook een zoektocht naar een veranderende rol en functie van het OV in de samenleving. Deze ombouw moet op termijn een structureel begrotingsevenwicht opleveren.

In het voorstel zijn de volgende onderdelen genoemd waar de structurele bezuiniging in de ombouwperiode gerealiseerd wordt:

- Optimaliseren Kernnet
- Deels vervallen parallelle lijnen
- Vervallen schoolvakanties aanvullend net
- Vervallen regiotaxi OV-functie
- Herontwerp stadsnet

U heeft de opdracht gegeven om met de samenleving in gesprek te gaan om exacte invulling te geven aan de pakketten en te werken aan de ombouw.

Datum

17.11.2015

Kenmerk

2015/0345438

Pagina 2

2. Met de samenleving in gesprek

In het coalitieakkoord "Overijssel Werkt" hebben wij aangegeven dat een veranderende samenleving vraagt om een interactieve en participatieve overheid die dichtbij en bereikbaar is en die ruimte geeft aan initiatieven van inwoners en bedrijfsleven. Een modern bestuur dat goed aangesloten is bij de samenleving. Deze veranderende werkwijze heeft ook gevolgen voor het samenspel tussen PS, GS en de ambtelijke organisatie.

In het kader van de herijking OV-tactiek zijn wij nu, en de komende vier jaar, samen met alle betrokkenen actief op zoek naar slimme oplossingen waarmee tegelijkertijd de aankomende bezuinigingen worden ondervangen. Duurzame initiatieven van onderop kunnen op onze steun rekenen. Wij zien kansen in vernieuwende experimenten en pilots.

In het programma Herijking OV geven wij invulling aan de andere manier van werken zoals aangegeven in de participatiecode en het coalitieakkoord. Dat betekent voor de rol van GS en PS een andere, meer terughoudende rol. Toetsend op de voortgang, kaderstellend op de inhoud en vooral ook faciliterend om ontwikkelingen in gang te zetten en te houden. In het Koersdocument OV gaan wij dieper in op deze rollen.

De insteek van de gesprekken in de samenleving was tweeledig. Enerzijds de heldere opgave om een beheersbaar financieel evenwicht te realiseren en anderzijds de initiatieven/participatie in de samenleving te stimuleren. Zoals wij eerder aangaven zijn wij op zoek naar lokaal maatwerk en niet naar generieke oplossingen.

In de gesprekken leggen wij de focus op de mogelijke wijzigingen in het openbaar vervoer in de betreffende gemeenten. Wij focussen op de lijnen die niet toekomstvast zijn (wat in de ene gemeente ingrijpender is dan in de andere gemeente) en op het vervallen van de regiotaxi in de huidige vorm.

In alle landelijke gemeenten, behalve Staphorst, is een algemene bijeenkomst gehouden. De opkomst varieerde van 15-20 (Kampen) tot 45-50 mensen (Olst-Wijhe). Gemiddeld waren er tussen de 20 en 25 mensen aanwezig. In de meeste bijeenkomsten was een groot aantal plaatselijke belangenverenigingen aanwezig die een grote groep inwoners vertegenwoordigden. Naast inwoners waren er op de bijeenkomsten ook andere organisaties aanwezig zoals ouderenorganisaties, zorginstellingen, WMO-raden, hulpdiensten, (taxi)bedrijven, raadsleden, buschauffeurs, journalisten en vakbondsmensen. In sommige gevallen zijn wij per kern in gesprek met inwoners. In Deventer zijn wij, samen met een raadswerkgroep, in gesprek met een groep inwoners/organisaties. In Zwolle hebben wij in twee wijken (Aa-landen en Stadshagen) gesprekken gevoerd. In een van de wijken was de opkomst erg groot, in de andere wijk een stuk lager. In Zwolle hebben wij een onderzoek onder het bewonerspanel gehouden en heeft een algemene bijeenkomst met Club Cele plaats gevonden.

Datum

17.11.2015

Kenmerk

2015/0345438

Pagina 3

Wat betreft de communicatie met bewoners hebben wij aangesloten bij wensen en de manier waarop gemeenten met hun inwoners communiceren. Dat verschilde per gemeente en is mede afhankelijk van de impact die men verwacht (bv. Staphorst waar de enige buslijn, lijn 40 niet ter discussie staat) of de mate waarin men al met inwoners spreekt over transitie.

Wij verwijzen in onze bijeenkomsten ook naar de website www.nieuwetijdvoormobiliteit.nl, waar informatie en nieuwe ideeën te vinden zijn. Ook hebben wij contact gezocht met de Overijsselse Vereniging Kleine Kernen (OVKK) om ook via hen bewoners te bereiken en initiatieven los te maken.

De algemene bijeenkomsten in de landelijke gemeenten hebben een vervolg gekregen in de vorm van een aantal verdiepingssessies. Daarin is met een kleinere groep inwoners gesproken over mogelijke alternatieven. In enkele gemeenten lopen deze gesprekken nog. Wij merken dat de urgentie om op korte termijn projecten te starten nog niet zo groot is. Dit heeft te maken met het feit dat het op dit moment nog niet helder is wanneer en in welke mate er daadwerkelijk buslijnen gaan vervallen.

Een schets van de ervaringen uit de bijeenkomsten:

- Er is begrip en onbegrip over het besluit omtrent de bezuinigingen. Begrip omdat men ziet dat op sommige plaatsen het gebruik (te) laag is en maatschappelijk gezien ingrijpen noodzakelijk is. Onbegrip omdat de aanwezigheid en beschikbaarheid van met name de reguliere bus wordt gezien als belangrijk onderdeel van de leefbaarheid.
- Veranderingen in de maatschappij worden herkend en ook de veranderende positie van het openbaar vervoer is herkenbaar.
- Bij het denken over andere vormen van mobiliteit werken goede voorbeelden binnen en buiten Overijssel inspirerend.
- De zorgen van inwoners gaan uit naar twee doelgroepen: leerlingen/studenten en kwetsbare inwoners. Wat deze laatste groep betreft wordt dan hoofdzakelijk de WMO doelgroep bedoeld.
- De roep om de urgentie te zoeken, niet bang te zijn om door te pakken is er ook. Buslijnen opheffen/veranderen om daarmee meer ruimte te creëren voor het gebruik van de fiets en nieuwe (commerciële) concepten wordt zeker ook gehoord. Zowel in het landelijk gebied als in de steden.
- Er is veel aandacht voor de gemeentelijke WMO-functie van de regiotaxi en weinig aandacht voor de OV-functie.

- Er zijn al veel vormen van alternatieve mobiliteit of alternatieve vervoerssystemen in Overijssel maar ze zijn niet altijd voldoende bekend. De elektrische fiets wordt als kansrijke 'nieuwe' vorm van mobiliteit gezien.
- Op sommige plaatsen ontstaan snel concrete ideeën, op andere plaatsen is iets meer tijd nodig.
- Soms wordt een beperkte uitvoering van de dienstregeling als optie gezien en zien mensen nog niet zo veel in nieuwe initiatieven.
- Zorg om werkgelegenheid in de sector openbaar vervoer / taxi wordt in de bijeenkomsten soms uitgesproken. Veelal door inwoners die werkzaam zijn in de branche.

Het ROCOV Overijssel houden wij regelmatig op de hoogte. Zij geven aan dat de zorg ten aanzien van versnippering door in te steken op lokaal maatwerk voor hen blijft.

Bovenstaande bevindingen uit de gesprekken geven ons op dit moment geen aanleiding om wijzigingen aan te brengen in de pakketten die zijn genoemd in het statenvoorstel van maart 2014. Wel zijn de bevindingen aanleiding om bij de invulling van de pakketten de bereikbaarheid van scholen voor leerlingen/studenten vanuit het landelijk gebied en een vervoersvoorziening voor kwetsbare groepen (zie punt 3) in de samenleving voorop te stellen.

Datum
17.11.2015

Kenmerk
2015/0345438
Pagina 4

3. Perspectief maatwerk vervoerssysteem 2020

De huidige contracten van de Regiotaxi in de drie vervoersgebieden (Vechtdal, Salland en Noord-West Overijssel) zijn op verzoek van de gemeenten verlengd tot 1 januari 2017. Dit heeft de gemeenten de tijd gegeven om samen met ons tot een goed alternatief te komen. Deze handschoen hebben de gemeenten voortvarend opgepakt.

In samenspraak met de provincie is onderzocht of - en in welke vorm - samenwerking voor het doelgroepenvervoer na 1 januari 2017 gewenst is. De WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning) wethouders van de gemeenten, met als bestuurlijk trekker wethouder Scheele van de gemeente Ommen, zijn hiervoor opdrachtgever. Dit proces heeft geleid tot een voorstel voor een regionale maatwerkvoorziening voor langere termijn. Het volledige voorstel dat ter besluitvorming aan de colleges van de gemeenten wordt voorgelegd zal in SIS worden opgenomen.

Uit het voorstel:

In de periode t/m 2020 werken de gemeenten in West-Overijssel gezamenlijk toe naar een integraal en toekomstbestendig vervoersaanbod. Daarbij wordt gekozen voor een stapsgewijze benadering en het zoeken naar verbinding met de vele betrokken partijen (inwoners, welzijnsorganisaties, vervoerders, gemeenten, provincie, zorginstellingen).

Stip op de horizon is een dekkend vervoerssysteem uitgaande van eigen kracht. Dichtbij mensen en hun sociale infrastructuur. Niemand die onbedoeld tussen wal en schip valt. Toekomstbestendig en betaalbaar. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor vrijwilligersorganisaties, zorginstellingen en de markt.

De omslag dient gemaakt te worden van een aanbod naar een vraaggestuurde aanpak van vervoersoplossingen. Het is belangrijk om niet te gaan bedenken waar inwoners behoefte aan hebben, maar om te luisteren naar wat inwoners willen en nodig hebben. Onderkend wordt dat de vervoersbehoefte geen statisch gegeven is, maar volop in beweging blijft.

Als gevolg van het stoppen van het Ov deel van de regiotaxi blijft er voor een kleine groep gebruikers geen terugval-optie over.

Zij kunnen geen beroep doen op de gemeenten (geen maatwerkvoorziening) of de provincie (bereikbaarheid met Ov van buitengebied). Zij zullen zelf moeten voorzien in hun vervoersbehoefte met eigen vervoer, hun sociaal netwerk of commercieel vervoer.

Gemeenten en provincie werken samen om de (onbedoelde) effecten van veranderingen op het vlak van het vervoersaanbod te bespreken en zo nodig daadkrachtig te opereren bij het oplossen van knelpunten. Gemeenten en provincie hebben afgesproken de communicatie rondom de veranderingen te bundelen.

Binnen het doelgroepenvervoer/maatwerkvervoer zijn de nodige ontwikkelingen gaande:

- Gemeenten gaan meer en meer uit van eigen kracht van inwoners.
- Initiatieven om voorzieningen dichterbij mensen te brengen.
- Op afstand verlenen van zorg.
- Wijzigingen in speciaal onderwijs en daarmee leerlingvervoer.
- Stimulering gebruik OV door gebruikers leerlingvervoer en WMO.

Deze ontwikkelingen leiden tot onzekerheid in de omvang van het te organiseren vervoer. Om die reden kiezen de gemeenten voor een stapsgewijze benadering. Dit is overigens ook noodzakelijk gezien de lopende contracten.

Gezien de raakvlakken van het doelgroepen vervoer met het OV en mobiliteit in het landelijk gebied in het algemeen, blijft de betrokkenheid van de provincie bij het maatwerkvervoer gewenst. De rol van de provincie in dit traject zal met name zijn het faciliteren van alternatieven met raakvlak naar OV, het kennisdelen en ondersteuning waar nodig, zoals bijvoorbeeld de komende aanbesteding waar de provincie de praktische ondersteuning biedt.

Datum

17.11.2015

Kenmerk

2015/0345438

Pagina 5

4. Participatie

Wij begeven ons in dit programma hoog op de participatieladder. Dit betekent ook dat wij in sommige opzichten moeten loslaten en het (tijd)pad van de samenleving moeten volgen. Daardoor kunnen verschillen ontstaan in de wijze waarop en het tempo waarin in gebieden of gemeenten een nieuw mobiliteitsaanbod ontstaat.

Daarnaast is voor verandering vaak urgentie nodig. Soms wordt de urgentie pas ervaren als deze ook daadwerkelijk gevoeld wordt. Het kan zijn dat initiatieven pas op dat moment ontstaan.

Dat betekent voor ons als provincie dat wij de komende jaren de ruimte moeten houden om initiatieven te ondersteunen. In de lijn van het Statenbesluit van maart 2014, houden wij de financiële middelen ter ondersteuning van de initiatieven uit de samenleving en initiatieven van de gemeenten beschikbaar.

5. Wijzigingen dienstregeling per december 2015 en verder

In december 2015 zal een nieuwe bezuinigingsmaatregel worden geïmplementeerd. Na het pakket van 2013 en 2014 is dit het derde pakket. Deze maatregelen passen in het pakket "herontwerp stadsnet" en is een pakket met een beperkt effect voor de reizigers.

Als gevolg van de gesprekken zien wij op dit moment geen aanleiding om een substantiële wijziging in de pakketten uit het statenbesluit van maart 2014 voor te stellen. De komende jaren voeren wij stapsgewijs steeds een aantal maatregelen uit de verschillende pakketten door. Wij houden hierbij rekening met contractafspraken en mogelijkheden bij de vervoerders ten aanzien van natuurlijk verloop van personeel.

Net zo als bij de dienstregeling van december 2014 heeft u het persbericht ontvangen over de aankomende wijziging.

6. Herijking in relatie tot Twentse gemeenten en andere provincies.

In de aanbesteding van de concessie Twents hebben de gemeenten in Twente een stap gemaakt in het realiseren van een gezonde exploitatie. Het voorzieningenniveau is daarbij teruggebracht en er wordt gewerkt aan het genereren van meer inkomsten. Voor de korte termijn is daarmee de noodzaak voor fors ingrijpen in het Twentse OV minder groot. De Twentse gemeenten hebben onderzocht hoe zij kunnen samenwerken aan een toekomstbestendig regionaal vervoerssysteem en hebben dit beschreven in een gezamenlijke Twentse visie op vervoer. Uitgangspunt van de visie is dat Twentenaren zoveel mogelijk hun eigen vervoer regelen. De gemeenten ondersteunen en ontwikkelen de komende jaren diverse initiatieven om dat gemakkelijker te maken. Daarnaast wordt gepleit voor een regionaal systeem voor alle vormen van geïndiceerd vervoer, om vervoer te regelen voor inwoners die geen mogelijkheden hebben dit zelf te regelen.

De regionale visie is besproken in de diverse Twentse colleges van Burgemeester en Wethouders. Als de verschillende gemeenteraden het plan ook hebben besproken of daarvan kennis hebben genomen, wordt de visie verder uitgewerkt. Omdat gemeenten een zorgvuldige overstap belangrijk vinden, is het regionale vervoerssysteem naar verwachting pas gereed op 1 juli 2017. Het nieuwe vervoerssysteem zal in de plaats komen van het huidige vervoer via de Regiotaxi en gefaseerd worden ingevoerd. De datum waarop zal worden overgestapt naar het nieuwe systeem kan dan ook per gemeente verschillen.

De problematiek voor de middellange termijn in Twente en in de andere provincies is grotendeels vergelijkbaar als het gaat om indexering en financiering van het OV vanuit het Rijk. De stappen die Regio Twente in het verleden heeft gezet, en die nu onder hoede van provincie Overijssel worden gecontinueerd, zijn vergelijkbaar met de stappen die nu in West-Overijssel worden gezet. In feite beraden nagenoeg alle provincies zich op de wijze waarop de (financiële) opgave voor de langere termijn moet worden ingevuld. Via interprovinciale contacten en bijeenkomsten leren wij van elkaar.

7. Ontwikkeling Koersdocument OV

De ontwikkeling van het Koersdocument OV is ingezet met het Statenbesluit van maart 2014 en de daarop volgende gesprekken met de samenleving. Wij spreken nadrukkelijk niet van een OV visie, omdat de insteek van de herijking juist is om OV als onderdeel te zien binnen een bredere mobiliteitsdiscussie. Net als het Koersdocument Fiets, geeft het Koersdocument OV richting voor de komende jaren. De ontwikkeling van het Koersdocument OV gaat gelijk op en is afgestemd met de Revisie Omgevingsvisie en de Netwerkvisie. Het Koersdocument kan worden gezien als een uitwerking van deze documenten maar geeft tegelijkertijd richting aan de aanbesteding die voor Midden Overijssel op stapel staat.

Inhoudelijk

Naast een financiële aanleiding in relatie tot openbaar vervoer zijn er meerdere actuele maatschappelijke opgaven, die een relatie hebben met mobiliteit. Europees en nationaal zijn er doelstellingen geformuleerd met betrekking tot klimaat en luchtkwaliteit, maar ook met betrekking tot de energietransitie. Op provinciaal niveau hebben wij momenteel bovendien veel urgentie op economie en werkgelegenheid. Ook hier spelen mobiliteit en bereikbaarheid een belangrijke rol.

Wij werken toe naar een Visie op (duurzame) mobiliteit, gericht op een mix van *verminderen* van mobiliteit, *andere* mobiliteit en *schonere* mobiliteit. De zogenaamde Trias Mobilica.

Datum
17.11.2015
Kenmerk
2015/0345438
Pagina 6

Bij *Vermijden van mobiliteit* wordt vooral de interactie met RO gezocht, waarbij mobiliteit niet slechts volgend op ruimtelijke ontwikkelingen is. Bij *Veranderen van mobiliteit* gaat het om een nieuwe mix van modaliteiten. De fiets speelt hierin op kortere afstanden een belangrijke rol. *Verschonen van mobiliteit* tot slot gaat worden bereikt door de transitie naar elektrisch rijden, zoals beschreven in de landelijke brandstoffenvisie en de green deal zero emission OV. Door hierbij de koppeling te leggen met groene elektriciteit wordt tevens bijgedragen aan de doelen met betrekking tot de energietransitie.

De Koers en uitwerking (ombouw) voor het OV vraagt een goede samenhang met het Koersdocument Fiets en het programma Ketenmobiliteit. Daar waar modaliteiten elkaar raken, op knooppunten, is de samenhang essentieel. Het gaat dan om het stimuleren van de fiets als voor en natransport. Knooppunten maken onderdeel uit van het Koersdocument OV maar zijn ook de basis voor uitwerkingen in het kader van Ketenmobiliteit en Fiets.

In een informatiesessie in januari nemen wij u mee in de ontwikkeling van het Koersdocument OV die naar verwachting in maart 2016 in concept aan u wordt aangeboden.

8. Ontwikkeling financieel perspectief

In de onderstaande tabel is de meerjarenontwikkeling aangegeven van de inzet van de beschikbaar gestelde middelen uit het statenbesluit van maart 2014.

Datum
17.11.2015
Kenmerk
2015/0345438
Pagina 7

	2016	2017	2018	2019
Begroting	- 4.275.000	- 4.550.000	- 6.010.000	- 7.645.000

Tabel 1 Meerjaren ontwikkeling begroting Herijking OV

In de begroting voor 2016 is circa € 3 miljoen opgenomen voor de dekking van het exploitatietekort. Het overige is bedoeld voor proceskosten en projecten.

Voor 2015 verwachten wij dat het gerealiseerde tekort op de exploitatie lager zal zijn dan in de begroting van 2015 was aangegeven. Oorzaken hiervoor zijn:

- De opbrengsten zijn hoger dan begroot.
- De definitieve indexen 2014 (die doorwerken in 2015) zijn lager dan verwacht.
- Het gebruik van het OV deel van de regiotaxi neemt af.
- Effect van genomen maatregelen in 2014.

Over het definitieve resultaat hiervan wordt u geïnformeerd bij de jaarrekening.

In de prognose van het verwachte tekort, zoals hierboven geschetst, is het effect van de bezuiniging als gevolg van het decemberpakket 2015 nog niet meegenomen.

Ten aanzien van de indexatieproblematiek loopt een bezwarenprocedure die wij samen met andere provincies hebben geïnitieerd. Het bezwaar is op dit moment afwezen. Wij beraden ons op vervolgstappen.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,

voorzitter,

secretaris,