

Samen op weg in Regio Twente

OV-strategie Regio Twente 2004 - 2010

Oktober 2003



colofon

auteurs: L.R. Lutje Schipholt & M. Woolthuis, inno-V adviseurs, Utrecht

Inno-V adviseurs is een netwerkorganisatie met als inhoudelijke expertise verkeer en vervoer. Onze adviseurs combineren inhoudelijke deskundigheid met gevoel voor organisatie en proces. Ons motto luidt: denken, doen en laten. Wij hebben ervaring met interactieve beleidsprocessen, strategiebepaling, visieontwikkeling, projectleiding, procesbegeleiding, workshops, studies, evaluaties, organisatieadvies en studiereizen. Voor meer informatie: mail@inno-V.nl (e-mail) of <http://www.inno-V.nl> (Internet).

Samenvatting

Regio Twente wil iedereen in de regio de mogelijkheid bieden zich tegen redelijke kosten te verplaatsen met openbaar vervoer* (OV). Het OV moet de bereikbaarheid van stad en streek waarborgen. OV is daarbij niet een doel op zich maar een middel om de beleidsdoelstellingen van Regio Twente te realiseren. Behoud en verbetering van het aanbod van OV zonder dat de kosten oplopen vraagt zowel om een integrale benadering als om vraaggericht maatwerk.

Regio Twente bouwt voort op bestaande successen en speelt in op maatschappelijke veranderingen. De Regio streeft naar:

- een overzichtelijk, samenhangend en hoogfrequent metroachtig netwerk van stamlijnen voor de dikke stromen tussen en naar de steden
- een (bijna) deur-tot-deur-servicenet in stad en streek voor de dunnere vervoerstromen
- aanvulling met andere bussystemen zoals buurtbussen of collegeliners
- verbetering van het ketenvervoer met P+R, fiets en een grotere samenhang en betere aansluitingen tussen bus en trein
- waar mogelijk en wenselijk een doelgroepenbenadering, zonder dat dit ten koste gaat van de herkenbaarheid en samenhang
- een intensivering van gebruik van doorstroommassen en spoorlijnen
- uitbreiding van het hartje-stad-tarief
- een meer integraal beleid door oprichting van een mobiliteitsfonds.

Dit palet leidt tot een consistent, efficiënt, helder en goed communiceerbaar netwerk, waarin de behoeften van (potentiële) gebruikers meer centraal staan:

- meer flexibiliteit: beter inspelen op de steeds grilligere verplaatsingspatronen
- meer kwaliteit: minder ergernissen en meer gewin, gemak en genot
- meer differentiatie: inspelen op verschillende eisen en wensen van de OV-gebruikers
- betere toegankelijkheid*: inspelen op de vergrijzing.

Bij het vaststellen van de ambities, verantwoordelijkheden en verwachtingen voor deze beleidsnota is gestreefd naar samenwerking op basis van gelijkwaardigheid met vervoerders (Connexion*, Syntus*, NS*), overheden (gemeenten) en consumentenorganisaties* (ROCOV*). Het in een vroeg stadium laten participeren van deze partijen leidt tot een betere benutting van de lokale kennis en mogelijkheden en stimuleert creatieve maatwerkoplossingen. Dat komt de kwaliteit en effectiviteit van beleidsontwikkeling en -uitvoering ten goede. Het draagt

* De met een sterretje (*) gemerkte begrippen worden nader verklaard in Bijlage I – Voor het goede begrip (pagina 34).

bovendien bij tot meer draagvlak en betrokkenheid. Regio Twente wil deze bottom-up aanpak dan ook voortzetten. Daarbij vervult zij een initiërende, faciliterende regierol en scheidt zij duidelijkheid over wat verwacht mag worden van elkaar.

Met deze OV-strategie biedt Regio Twente de betrokkenen een palet aan vervoersystemen waarmee met slim maatwerk een optimaal voorzieningenniveau kan worden gerealiseerd binnen zekere financiële randvoorwaarden. Regio Twente verwacht een actieve rol van gemeenten, die tevens een relatie leggen met ruimtelijke ordening en sociaal beleid. Deze OV-strategie biedt zowel een heldere koers voor de lange termijn als zicht op tastbare resultaten op korte termijn.

De concrete uitwerking van de OV-strategie krijgt zijn beslag bij het opstellen van het Programma van Eisen* voor de openbare aanbesteding* van het concessiegebied* waarin Connexxion thans actief is. Het is de bedoeling dat dit gebied vanaf 1 januari 2006 wordt aanbesteed. Regio Twente hanteert de OV-strategie om expliciete keuzes te maken bij de uitwerking, en om de (financiële) consequenties van die keuzes inzichtelijk te maken. Daartoe worden combinaties van betrokken partijen gekoppeld aan een thema. Zo ontstaan 'uitvoeringsteams' die aan de slag gaan met geselecteerde thema's. Deze uitvoeringsteams kunnen de inhoudelijke problematiek uitwerken en afspraken maken over de wijze waarop de OV-strategie realiteit wordt.

Inhoud

SAMENVATTING	2
1 INLEIDING	5
1.1 Aanleiding beleidsnota.....	5
1.2 Aanpak.....	5
1.3 Opbouw beleidsrapport.....	6
2 BESTAAND BELEID EN AMBITIES	7
2.1 Huidige situatie.....	7
2.2 Ambities.....	10
3 BELEID EN PRODUCTEN	13
3.1 Kwaliteit.....	13
3.2 Voorzieningenniveau.....	16
3.3 Marktwerking en rolverdeling.....	22
3.4 Samenwerking en communicatie.....	24
3.5 Infrastructuur en flankerend beleid.....	25
3.6 Financiën en tarieven.....	26
4 ORGANISATIE EN REALISATIE	30
4.1 Bestuurlijke intenties.....	30
4.2 Samenwerking.....	30
4.3 Uitvoeringsplannen.....	30
BIJLAGE I – VOOR HET GOEDE BEGRIP	33
BIJLAGE II - AANPAK	37
BIJLAGE III – VERVOERSONTWIKKELINGEN BUS CONNEXION	39
BIJLAGE IV – BOUWSTENEN VOOR NIEUW OV-BELEID REGIO TWENTE	41

1 Inleiding

1.1 Aanleiding beleidsnota

Regio Twente heeft in 1997 haar 'Openbaar Vervoer kader' (OV-kader) vastgesteld. Daarna is veel van dit beleidsplan uitgevoerd. Belangrijke resultaten van de afgelopen jaren zijn de aanbesteding trein/bus op de corridor Zutphen-Hengelo-Oldenzaal, marktgerichte overeenkomsten met vervoerders, de invoering van RegioTaxi*, verbetering van haltevoorzieningen en de aanleg van doorstroommassen. Nu is het OV-beleid toe aan een actualisering.

Regio Twente wil inspelen op beleidstrends zoals de landelijke nota Mobiliteit (opvolger van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan), de aanbestedingen in het OV, de decentralisatie van regionale spoorlijnen en veranderingen in bekostigingssystematiek (GDU-gelden* en OV-gelden) en wetgeving (Wet Personenvervoer 2000). Bovendien vragen megatrends (ontgroening, vergrijzing, individualisering, mondialisering, duurzaamheid), mobiliteitsontwikkelingen (congestie) en bezuinigingen om nieuwe accenten in het beleid.

Regio Twente maakt daarom de balans op van het OV in de regio en wil gezamenlijk met betrokken partijen komen tot een nieuwe gedragen OV-strategie voor de regio. Daarvan is deze beleidsnota de weerslag. De strategie is richtinggevend voor het OV-deel in het nieuwe Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) in de periode tot 2010 en dient als kader voor consumentenorganisaties, gemeenten en vervoerders. De concrete uitwerking van de OV-strategie komt aan de orde bij het opstellen van het Programma van Eisen voor de aanbesteding van het concessiegebied waarin Connexxion actief is. Vanaf 1 januari 2006 wordt dit gebied waarschijnlijk aanbesteed.

1.2 Aanpak

Het succes van het OV in de regio staat of valt met de betrokkenheid en inzet van verschillende regionale partijen. Door de zich terugtrekkende rijksoverheid wordt het belang van een krachtige regionale inzet alleen maar groter. Regionale partijen hebben elk hun eigen wensbeelden en instrumenten. De ideeën vanuit de regiogemeenten moeten een plaats krijgen in de OV-strategie.

In enkele stappen (zie Bijlage II) heeft Regio Twente gezamenlijk met vervoerders (OAD, Connexxion, Syntus, NS), overheden (provincie Overijssel, gemeenten) en consumentenorganisaties de ambities, verantwoordelijkheden en verwachtingen vastgesteld en toegewerkt naar een breed gedragen OV-strategie. Eerst is de inhoudelijke problematiek vastgesteld. Vervolgens hebben de partijen prioriteiten gesteld en thema's en acties uitgewerkt voor de komende jaren. De resultaten van dit interactieve proces zijn verwerkt in dit beleidsdocument.

Deze (bottom-up) aanpak heeft bijgedragen aan een betere inleving in elkaars belangen en aan een breed draagvlak voor de resultaten. Ook hebben thema's en acties een voldoende integraal

* De met een sterretje (*) gemerkte begrippen worden nader verklaard in Bijlage I – Voor het goede begrip (pagina 34).

karakter. Daarmee wordt voorkomen dat belangrijke zaken over het hoofd worden gezien die realisatie van plannen in een later stadium zouden kunnen frustreren. Veranderingen van producten en diensten, mogelijkheden voor kostenbesparingen alsmede rolverdeling en aansturing zijn aan de orde gekomen. Regio Twente wil op eenzelfde wijze tot concrete uitwerking van de OV-strategie komen.

1.3 Opbouw beleidsrapport

Na in hoofdstuk 1 de aanleiding en aanpak van deze OV-visie te hebben toegelicht komen in hoofdstuk 2 het bestaande beleid en de ambities voor het OV aan de orde. De huidige ontwikkelingen worden toegelicht en de uitgangspunten voor toekomstig OV-beleid vastgesteld. In hoofdstuk 3 wordt het te volgen beleid uitgewerkt op de onderdelen: kwaliteit, voorzieningenniveau, marktwerking en rolverdeling, overleg, inspraak en communicatie, financiën en ten slotte infrastructuur en flankerend beleid. De daaruit voortvloeiende producten en te ondernemen acties worden toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven met welke organisaties de genoemde acties in deze OV-strategie uiteindelijk ook gerealiseerd kunnen worden.

2 Bestaand beleid en ambities

2.1 Huidige situatie

Regio Twente is sinds 1 mei 1995 verantwoordelijk voor het OV in Twente en draagt elk jaar 18 miljoen euro bij aan de exploitatie van het OV. Het OV is voor zo'n 45.000 buspassagiers elke dag een belangrijk vervoermiddel. Hiervan heeft circa 40 procent een OV-studentenkaart. In 2003 worden naar verwachting ruim 1000 ritten per dag gereden met de RegioTaxi. De kostendekkingsgraad* van beide systemen bedraagt ruim 30 procent.

Tabel 1. Aantallen reizigers Connexxion per dag in de grote steden en regio.

	<i>werkdagen</i>	<i>zaterdag</i>	<i>zondag</i>
Enschede	16.000	11.000	5000
Hengelo	4000	2000	500
Almelo	6000	3000	1000
regionaal (inclusief van/naar grote steden)	13.000	3500	1600
trein	1900	600	350

Tabel 2. Aantallen reizigers NS per dag in de grote steden en regio (overstappers is trein op trein en in+uit-aantallen zijn exclusief doorgaande reizigers).

	<i>werkdagen (2001/2002)</i>			<i>weekenddagen (2001/2002)</i>		
	<i>overstappers</i>	<i>doorgaand</i>	<i>in+uit</i>	<i>overstappers</i>	<i>doorgaand</i>	<i>in+uit</i>
Enschede	300	0	13.400	200	0	6400
Hengelo	2200	11.100	10.700	1100	6700	4600
Almelo	1400	11.300	7300	500	6600	3500

Tabel 3. Aandeel OV in de totale mobiliteit in Twente.

	1999	2000	2001	2002
	x 1000 km	x 1000 km	x 1000 km	x 1000 km
Auto	74%	74%	74%	77%
Bus	2%	3%	3%	2%
Trein	5%	5%	5%	5%
Vervoer overig	18%	18%	18%	16%
Som:	100%	100%	100%	100%

2.1.1 Busvervoer

Connexxion heeft tot 2006 een contract voor het stads- en streekvervoer in de regio en voor de spoorlijn Almelo-Mariënberg. In de Regio Twente rijden op werkdagen gemiddeld 100 bussen.

De gemiddelde waardering voor Connexion in Twente is een 7,1.

OAD (vanaf 14 december 2003 Syntus) verzorgt een klein deel van het streekvervoer. In de afgelopen jaren is ingezet op kwaliteitsverbetering, bijvoorbeeld door introductie van nieuwe lagevloerbussen en een betere doorstroming. Regio Twente heeft in 2001 een convenant gesloten met gemeenten en busbedrijven en afspraken gemaakt over de infrastructuur. In het contract met Connexion zijn prikkels* opgenomen voor reizigersgroei en aanlevering van managementinformatie. De reizigersgroei en ambities van vervoerders blijven echter achter bij de verwachtingen van Regio Twente (zie Bijlage III voor de vervoersontwikkelingen bij het busvervoer sinds 2000).

2.1.2 *RegioTaxi*

Regio Twente heeft vanaf 1998 een CVV-systeem* operationeel: RegioTaxi Twente. Op 1 april 2003 heeft Connexion de aanbesteding gewonnen van het CVV-vervoer in het gebied Almelo, Borne, Hengelo en Enschede. Door introductie van RegioTaxi Twente is de samenhang van lokale CVV-systemen wat betreft uniformiteit en tarieven verbeterd. De samenhang met het reguliere OV laat nog te wensen over. RegioTaxi Twente kent de volgende kenmerken:

- hoge service, namelijk deur-tot-deur en hulp bij het in- en uitstappen
- grote beschikbaarheid (maandag t/m donderdag van 06.30 tot 01.00 uur, vrijdag, zaterdag, zondag en feestdagen van 06.30 tot 02.00 uur)
- telefonisch bestellen van RegioTaxi minimaal één uur van tevoren
- wachttijd tussen afroepmoment en komst van RegioTaxi (ongeveer een uur)
- toegestane speling in maximale wachttijd (15 min. voor/na afgesproken tijd)
- voor iedereen toegankelijk
- vervoer in taxi's of taxibusjes
- omrijden is (binnen grenzen) toegestaan
- soms lange in- en uitstaptijden (bij geïntegreerd Wvg-vervoer*)
- voor Wvg-gerechtigden is de zoneprijs gerelateerd aan het OV-tarief tot 4 zones buiten de gemeente, gewone OV-reizigers betalen een hogere zoneprijs. Het lokaal tarief voor OV-reizigers is € 3,00 per rit en voor Wvg-gerechtigden € 1,00 per rit.

2.1.3 *Buurtbussen*

Naast RegioTaxi hebben een aantal gemeenten in het landelijk gebied een buurtbussysteem opgezet. De 8-persoonsbusjes rijden op plekken waar streekbussen niet komen en sluiten in grotere kernen aan op de reguliere buslijnen en in sommige gevallen op de trein. In Twente rijden in totaal 7 buurtbussen op de volgende trajecten:

- van Tubbergen naar Bruinehaar
- van Weerselo naar Borne via Hertme
- van de Lutte naar Oldenzaal
- van Nijverdal naar Daarlerveen/Den Ham
- van Buurse naar Haaksbergen
- van Denekamp naar Ootmarsum
- van Ootmarsum naar Rossum via Weerselo.

De buurtbussen worden bestuurd door vrijwilligers die lid zijn van een plaatselijke buurtbusvereniging. Het aantal vrijwillige buurtbuschauffeurs varieert van 15 tot 45 per

buurtbusproject. De buurtbusverenigingen bepalen in overleg met het vervoerbedrijf Connexion ondermeer de route en de frequentie. In 2001 en 2002 maakten circa 65.000 reizigers gebruik van de Twentse buurtbussen.

2.1.4 Doorstroommassen

In de tweede helft van de jaren negentig startte Agglolijn met de bouw van de doorstroommassen; vrijliggende busbanen en doorstromings-voorzieningen bij geregelde kruisingen voor de bus. Deze doorstroommassen lopen vanaf de woon- en werklocaties direct naar de stations in de steden Enschede, Hengelo en Almelo.

Met rijks gelden (via het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, het MIT) en regionale middelen (De Boer- en GDU-gelden en bijdragen van gemeenten) is inmiddels voor 70 miljoen euro aan projecten in uitvoering genomen. De eerste busbanen in Enschede en Almelo zijn in gebruik en de eerste bevindingen zijn positief. In 2004 zal de eerste fase van de aanleg van doorstroommassen zijn voltooid.



2.1.5 Sabimos*

Almelo heeft het initiatief genomen om met Sabimos te gaan experimenteren. Inmiddels is het systeem uitgegroeid tot een regionaal project dat wordt geïnitieerd en gecoördineerd door Regio Twente. Sabimos stelt via satellietnavigatie nauwkeurige en actuele informatie beschikbaar over de locatie van de bussen. Door de actuele plaats van een bus te vergelijken met de geplande locatie volgens de dienstregeling* kan worden bepaald of een bus al dan niet vervroegd groen moet krijgen bij nadering van een kruising met verkeerslichten. Daarnaast maakt Sabimos het mogelijk om bij de haltes informatie te geven over de aankomsttijd van de bus. De nieuwe busstations van Enschede en Almelo beschikken inmiddels over een Dynamisch Informatie Systeem.

2.1.6 Spoorvervoer

Twente heeft op werkdagen de volgende treindiensten:

- 1 x per uur Intercity Enschede-Schiphol/Amsterdam CS
- 1 x per uur Intercity Enschede-Den Haag CS/Rotterdam CS
- 2 x per uur stoptrein Zutphen-Oldenzaal (in het dal 1 x per uur tussen Zutphen en Hengelo)
- 1 x per uur stoptrein Almelo-Mariënberg (met extra treinen in de spits)
- 2 x per uur stoptrein Enschede-Zwolle
- 1 x spits-stoptrein Deventer-Enschede
- 4 x daags internationale trein Amsterdam-Berlijn/Hannover
- 1 x per uur stoptrein Enschede-Münster
- 1 x per uur stoptrein Enschede-Dortmund.

Inmiddels is de spoorlijn Enschede-Münster-Dortmund



weer in gebruik genomen. Dagelijks reizen hiermee 1400 reizigers naar Duitsland. De spoorverbinding kent twee nieuwe stations, in Glanerbrug en bij de Vinexwijk Eschmarke. Eerder, in 1996, werd station Enschede Drienerlo geopend in de nabijheid van de Universiteit Twente, het Business- en Sciencepark en het Arke Stadion van FC Twente. Hier maken dagelijks 1250 reizigers gebruik van.

Syntus verzorgt vanaf 14 december 2003 het OV op de corridor Zutphen-Hengelo-Oldenzaal. De spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal krijgt een groot gedeelte van de week een halfuursfrequentie die door Syntus met moderne light trains van het type Lint wordt gereden. In combinatie met de aansluitende buslijnen en het geïntegreerde tariefsysteem ontstaat zo een uitstekend OV-netwerk met een hoog voorzieningenniveau.

Onder het hoofdrailnet valt de spoorlijn (Berlijn-)Oldenzaal/Enschede-Hengelo-Almelo-Deventer-Randstad. De spoorlijn heeft een belangrijke functie binnen de Regio Twente. Zij is hoofddrager van de interlokale treindiensten binnen de Twentse stedenband en vormt een belangrijke corridor naar overig Nederland.

2.1.7 Agglolijn

Agglolijn is een nieuw systeem van hoogwaardige bus- en railverbindingen, dat de ruggengraat vormt van het verkeersstelsel binnen de Twentse stedenband. Hiervan is de MIT-verkenning gestart, met het oog op het gebruik van bestaande spoorlijnen. De MIT-verkenning richt zich op de periode ná 2010, deze beleidsnota op de periode tot 2010. Bij de MIT-verkenning van Agglolijn wordt Light Rail meegenomen als één van de varianten. Er wordt ook gekeken naar Light Train of een Syntus-concept Bus+Trein in plaats van Light Rail. Randvoorwaarde daarbij is dat het Agglolijn-concept en de ruimtelijke ontwikkeling op elkaar aansluiten.

2.1.8 Bedrijfsvervoer

De Regio Twente heeft een regeling voor stimulering van bedrijfsvervoer. Alle bedrijven kunnen hiertoe een subsidieverzoek indienen.

2.1.9 Consumenteninspraak

Het consumentenoverleg heeft een impuls gekregen door de oprichting van het ROCOV*. Hierin zijn consumenten(organisaties) vertegenwoordigd. Het ROCOV is verplicht advies te geven over veranderingen van tarieven, veranderingen in de dienstregeling, Programma van Eisen, etc. Voor de Regio Twente is het ROCOV een serieuze gesprekspartner die frequent wordt geïnformeerd en betrokken bij beleidsvorming en beleidsimplementatie.

2.2 Ambities

Voor de verbetering van het OV bouwt Regio Twente voort op bestaand beleid, dat zij aanpast aan de eisen en wensen van deze tijd. Behoud en verbetering van het OV-aanbod vraagt zowel om samenhang als om maatwerk per actor, product en gebied. Daarbij hanteert Regio Twente de volgende uitgangspunten.

2.2.1 Inspelen op demografische ontwikkelingen

Regio Twente stelt de eindgebruiker centraal in haar beleid. Daarvoor is onderscheid gemaakt

tussen doelgroepen met verschillende eisen en wensen. De doelgroep scholieren vergt in Twente extra aandacht omdat het motief onderwijs bijna de helft van alle vervoersbewegingen per OV omvat. Het aantal studenten zal naar verwachting sterk afnemen. Het kindertal groeit nauwelijks, het aantal volwassenen tussen 25 en 44 jaar daalt en het aandeel ouderen stijgt. De demografische ontwikkelingen in Twente wijken daarmee niet sterk af van de landelijke trend.

Het aantal ouderen en daarmee ook het aantal mensen met een handicap neemt de komende dertig jaar sterk toe, zowel absoluut als relatief. In totaal heeft op dit moment ruim 20 procent van de bevolking een handicap. In 2030 groeit, vooral als gevolg van de vergrijzing, het aantal mensen met een lichamelijke, visuele of mentale beperking tot een kwart van de bevolking. Voor deze sterk stijgende groep weegt comfort, service en sociale veiligheid relatief zwaarder dan reistijd.

2.2.2 OV geen doel maar middel

OV is geen doel op zichzelf, maar een middel om andere beleidsdoelstellingen te realiseren. Investeren in OV draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van stad en platteland. Zo kan OV ruimtelijke en sociale structuren van stad en platteland versterken en mobiliteitsarmoede tegengaan. Regio Twente investeert in OV om iedereen in de regio de mogelijkheden te bieden mobiel te zijn en bij voldoende vervoervraag een kwalitatief hoogwaardig alternatief voor de auto te bieden. Kwaliteit en waarborging van het voorzieningenniveau staan dus centraal.

Regio Twente streeft naar een gelijkblijvend aandeel van het OV in de totale mobiliteit (modal split). Economische groei leidt ook tot groei van de mobiliteit. Het OV moet, samen met het fietsgebruik, groeien, wil het autoverkeer niet toenemen. Regio Twente gaat daarom uit van een groei-doelstelling van 1 à 2 procent per jaar. De uitdaging voor het OV is aan (soms tegenstrijdige) beleidsdoelstellingen een bijdrage te leveren, zonder daarbij de kosten uit het oog te verliezen. Dat vraagt bijvoorbeeld om betere benutting van doorstroommassen en meer maatwerk bij het waarborgen van het voorzieningenniveau in stad en streek.

2.2.3 Heldere koers voor de lange termijn en een meer resultaatgerichte korte-termijn focus

Een kwaliteitsimpuls en het doelgericht handelen van partijen vraagt om consistentie in beleid en een heldere visie op vraag en aanbod en op de OV-trends in de Regio Twente, nu en in de toekomst. Acties op de korte termijn moeten passen binnen lange-termijn ontwikkelingen en niet strijdig zijn met wensbeelden voor die lange termijn.

De problemen van nu vragen, naast de plannen die pas over jaren gereed kunnen zijn, om oplossingen die morgen al effect hebben. Regio Twente bouwt daarom voort op bewezen successen en werkt toe naar een zo concreet mogelijke uitwerking van de OV-strategie. Korte-termijn resultaat vraagt om een brede aanpak, met de inzet van een variëteit aan instrumenten, oplossingen en partijen. Regio Twente formuleert en implementeert daarom samen met vervoerders, gemeenten en consumentenorganisaties beleidsintenties.

2.2.4 Integrale benadering en maatwerk

De relatieve kleinschaligheid van het vervoer in de regio en de kritische consument hebben geen uniform vervoerssysteem met blauwdrukken nodig, maar een vraaggericht openbaar

vervoer*. Behoud en verbetering van het OV-aanbod vergt zowel een integrale benadering als maatwerk. Uitgangspunten daarbij zijn een regionale benadering en zo mogelijk een doelgroepenbenadering, zonder dat dit ten koste gaat van de herkenbaarheid.

Specifieke kwaliteitsverbeteringen leveren pas voldoende rendement op als zij in combinatie met andere kwaliteitsverbeteringen tot stand komen. Regio Twente streeft naar een betere integratie van trein, reguliere bus, RegioTaxi en Treintaxi om overlap te voorkomen en de samenhang voor de reiziger en aansluiting op de vervoervraag te vergroten. De nadruk komt minder te liggen op het soort vervoer, maar op de mogelijkheid om gebruik te maken van het OV.

2.2.5 Effectievere en gelijkwaardige besteding van OV-gelden

Door het invoeren van een nieuwe bekostigingssystematiek door het rijk krijgt Regio Twente meer ruimte haar eigen beleid te voeren. Regio Twente streeft naar het optimaal benutten van rijksmiddelen en minimalisering van rijksbemoedienis. Als richtlijn om tot een beter op de vervoervraag aansluitend aanbod te komen gaat Regio Twente uit van handhaving van het huidige voorzieningenniveau in stad en streek. Regio Twente streeft daarbij naar één OV-budget waardoor een integrale afweging mogelijk is bij wijzigingen van het voorzieningenniveau.

Acties 2004-2010: Ambities

Doelstellingen en criteria voor projecten.

Succesvolle en tijdige realisering van een project vereist een planmatige aanpak. Die begint met overeenstemming over de doelstelling van het project en de criteria die hiervoor worden gehanteerd. Hieraan kan het resultaat worden getoetst. Het projectresultaat moet zo concreet mogelijk worden geformuleerd.

Regio Twente streeft ernaar om samen met betrokken partijen per actie een Plan van Aanpak op te stellen met daarin doelstellingen waaraan het resultaat kan worden getoetst.

3 **Beleid en producten**

3.1 **Kwaliteit**

3.1.1 *Maatschappelijke ontwikkelingen*

De wensen van potentiële gebruikers moeten meer centraal staan, wil het OV-aandeel niet verder afnemen en de kosten oplopen. De bevolkingssamenstelling en de behoefte aan mobiliteit veranderen. Daarmee veranderen de eisen en wensen die mobilisten stellen aan het OV. Maatschappelijke ontwikkelingen vragen om:

- flexibiliteit: beter inspelen op steeds meer, en meer grillige verplaatsingen
- kwaliteit: minder ergernissen en meer gewin, gemak en genot
- differentiatie: beter inspelen op verschillende eisen en wensen van OV-gebruikers
- toegankelijkheid: beter inspelen op de vergrijzing.

Ook de beeldvorming, gevormd door feiten en imago, speelt een rol.

3.1.2 *Uitvoeringskwaliteit*

Connexion heeft jaarlijks een verloop van 20 procent van de reizigers, maar er komen ieder jaar ook weer 20 procent nieuwe klanten bij. Dat hangt sterk samen met bijvoorbeeld verandering van baan of wisseling van school. Het is de kunst om deze reizigers vast te houden, dat is makkelijker dan het aantrekken van nieuwe reizigers. Belangrijke aspecten daarvoor zijn: betrouwbaarheid, vriendelijke chauffeur, schone voertuigen, goede informatie en communicatie. Kortom, een hoge uitvoeringskwaliteit waarbij ergernissen (irritaties en onzekerheden) ontbreken.

3.1.3 *Alternatief voor de auto*

Over het algemeen wordt de auto aantrekkelijker gevonden dan het OV. Zelfs door mensen die altijd met het OV naar hun werk gaan. Om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto is het zaak zich te verplaatsen in de automobilist. Waarom gaat hij of zij met de auto?

- de auto is gemakkelijk en comfortabel (van deur tot deur zonder te hoeven plannen en overstappen)
- de auto biedt meer flexibiliteit bij gecombineerde verplaatsingen (boodschappen doen, kinderen naar de crèche brengen)
- de auto is 24 uur per dag beschikbaar
- het OV doet er vaak langer over
- het OV werkt omslachtig of is onbekend
- de directe gebruikskosten van de auto zijn vaak lager dan die van het OV.

Het verschil tussen auto en OV mag niet te groot uitvallen. Zowel bij attitude ten opzichte van de auto als het OV valt de waardering uiteen in twee elementen:

- de gebruikswaarde: comfort, efficiëntie, ontspanning e.d.
- de expressiewaarde: plezier, vermaak, maatschappelijke distinctie (van de auto).

In woon-werkverkeer is met name de gebruikswaarde van belang, bij recreatief verkeer met name de expressiewaarde.

Naast deze 'pullfactoren' spelen ook 'pushfactoren' een rol bij de keuze. Automobilisten zullen eerder voor het OV kiezen als de autobereikbaarheid van een stadscentrum afneemt,

bijvoorbeeld door invoering van (hogere) parkeertarieven. Ook een stringenter locatiebeleid draagt bij aan het versterken van de concurrentiepositie van het OV. Zorg dat activiteiten waarbij veel mensen samenkomen (kantoren, winkels, opleidingsinstituten, ziekenhuizen, recreatiecentra, etc.) zich alleen op goed per OV bereikbare locaties mogen vestigen.

3.1.4 *Zachte kwaliteit*

Tot nu toe ligt het accent op de 'harde' kwaliteit, zoals de meetbare rijtijd tussen begin- en eindpunt van een buslijn. Van belang is minder vanuit het systeem en meer vanuit de reiziger te redeneren. Het gaat immers om de reistijd van deur tot deur, en dan niet alleen om de objectieve reistijd in minuten, maar ook om die voor het gevoel. 'Zachte' aspecten zoals gemak, comfort en het wegnemen van onzekerheid worden vaak onderschat. Dat komt omdat ze lastiger zijn in te voeren en te meten.

Door de veranderende behoeften neemt het belang van zachte kwaliteit bovendien toe. Om de waardering en het imago van het OV te verbeteren zal het OV moeten leiden tot meer gewin, gemak en genot. De welvarende en mondige reiziger wil zich snel kunnen verplaatsen van adres naar adres, zonder veel te moeten nadenken en zonder allerlei ongemakken voor lief te moeten nemen. Onzekerheid en onveiligheid zijn belangrijke redenen om het OV te mijden. Bovendien is het OV vaak een puzzel. Zo is het huidige lijnennet onoverzichtelijk en lopen wachttijden op door de relatief lage frequenties. Om de concurrentiepositie van het OV te verbeteren streeft Regio Twente naar een betrouwbaarder, comfortabeler, eenvoudiger, frequenter, laagdrempeliger en sociaal veiliger OV-systeem.

3.1.5 *Toegankelijkheid*

Ongeveer 15 procent van de bevolking heeft motorische beperkingen, problemen bij het lopen, instappen, gaan zitten of staan. Daarnaast heeft ongeveer 5 procent een andere handicap, zoals een beperkt uithoudingsvermogen of een mindere ontvankelijkheid voor informatie uit de omgeving. Deze sterk stijgende bevolkingsgroep vraagt om een herkenbaar, transparant en toegankelijk OV, waarin alle elementen van de verplaatsingsketen op elkaar zijn afgestemd. Ook gewone reizigers profiteren daarvan, waaronder mensen met vouwfietsen of zware bagage en ouders met kinderwagens.

Circa 15 procent van de bevolking is op dit moment niet in staat zelfstandig het OV te gebruiken. Bij verbetering van de toegankelijkheid van het OV kan dit percentage meer dan halveren.

Tabel: schattingen van het aantal mensen met een lichamelijke beperking in 2030.

<i>bevolking ouder dan 5 jaar</i>	<i>percentage bevolking</i>		<i>aantal x 1.000</i>		<i>index (1986 = 100)</i>	
	1986	2030	1986	2030	1986	2030
zeer ernstige beperking	4,1	5,9	545	990	100	182
inclusief ernstige beperking	11,5	15,9	1.550	2.653	100	171
inclusief matige beperking	20,7	25,7	2.780	4.292	100	154

Selectieve toegankelijkheid kan bij de bus tot gevolg hebben dat minder concessies hoeven te worden gedaan aan tegenstrijdige wensen van verschillende groepen reizigers. De meerwaarde van het volledig toegankelijk maken van de bus is mogelijk beperkt wanneer op dezelfde verplaatsingsafstanden ook de RegioTaxi beschikbaar is, die meer dan de bus is toegesneden op mensen met een handicap. Aan de andere kant is het voor het geïntegreerde OV-bedrijf in veel gevallen goedkoper om een buslijn met goed toegankelijk materieel te rijden dan dit hiaat op te vullen met de RegioTaxi over grotere afstanden. Uitgangspunt hierbij is maatwerk. Het streven blijft om het gehele OV toegankelijk te maken, conform de landelijke doelstelling. Bij de invoering zal prioriteit worden gegeven aan de HOV-lijnen. Vervolgens komen in volgorde van bezettingsgraad* andere lijnen aan de orde.

Regio Twente streeft op termijn naar invoering van RegioTaxi in de gehele regio. Als eerste prioriteit heeft Regio Twente het OV, terwijl de gemeenten in het kader van toegankelijkheid de eerste prioriteit leggen bij een betaalbare vervoersmogelijkheid voor mindervaliden. Gezien de grote (financiële) betrokkenheid van gemeenten bij het Wvg zullen wijzigingen in nauwe samenwerking tot stand komen. Daarbij is maatwerk geboden.

3.1.6 *Marketing en informatie*

Marketing behoort een vast onderdeel te zijn van de productontwikkeling. Klanten en consumentenorganisaties hebben de neiging vooral bestaande producten te beoordelen en zich te richten op de korte termijn. Omdat de contracten met vervoerders wettelijk niet langer dan zes jaar mogen duren zijn ook vervoerders op de kortere termijn gericht. Een vertaling van eisen en wensen naar nieuwe producten en diensten vraagt om de ontwikkeling van een meer strategische marketingbenadering, juist ook door de opdrachtgever*.

Informatievoorziening maakt onderdeel uit van een marketingmix. Op dit vlak zijn in de regio diverse initiatieven genomen. In Almelo staat bijvoorbeeld een internetzuil. Ook wordt in Almelo treininformatie geboden op het busplatform, hetgeen uniek is voor Nederland. Binnenkort zal die treininfo niet alleen statisch maar ook dynamisch beschikbaar zijn.

Acties 2004-2010: Kwaliteit

Reisinformatie. Vervoerbedrijven willen onder andere inspelen op de behoefte van de klant aan goede reizigersinformatie voor en tijdens de reis. Voorbeelden hiervan zijn de automatische omroep in treinen, het omroepen op perrons en in bussen en actuele reizigersinformatie op displays in de bus en op de haltes. Door de groei van het aantal keuzereizigers bestaat ook een groeiende behoefte aan individuele actuele informatie. Syntus speelt hierop in door deel te nemen aan de landelijke SMS-service van OVR/NS. Daarnaast is Syntus ook bezig met een vervolgpilot voor Individueel Reizigers Informatiesysteem (IRIS). Het systeem kan bijvoorbeeld via een mobiele telefoon aangeven hoe te reizen bij verstoringen. Regio Twente wil het Dynamisch Informatie Systeem, dat gekoppeld is aan Sabimos, uitbouwen.

Sociale veiligheid. Sociale veiligheid in en om het openbaar vervoer in Twente is een onderwerp dat de komende jaren hoog op de agenda zal staan. Dit jaar heeft het ministerie van

V&W ingestemd met het meerjaren beleidskader en actieplan. Het beleid en het actieplan zijn gericht op het verminderen van het gevoel van onveiligheid en anonimiteit in het OV. Alle betrokken partijen hebben gezamenlijk het beleid en actieplan geformuleerd en geven hieraan de komende jaren uitvoering. De acties zijn in vier groepen te verdelen:

- preventieve maatregelen (verlichten haltes, anti-agressieopleidingen chauffeurs, toezichhouders op knooppunten)
- inzicht/monitoring (wat is de status-quo, waar streven we naar?)
- opzetten overlegstructuur
- imagoverbetering OV (campagne RTV-Oost)

Selectieve toegankelijkheid. Het streven is om medio 2008 alle stadsbussen in Twente te hebben voorzien van (semi-)lagevloerbussen, inclusief klaptredes. Vooruitlopend daarop gaan eerst op de HOV-assen lagevloerbussen rijden. In Enschede wordt ten minste een van de stadslijnen volledig toegankelijk gemaakt. Bij het verbeteren van de toegankelijkheid richt Regio Twente zich nadrukkelijk niet alleen op de fysieke toegankelijkheid, maar ook op mensen met andere handicaps, zoals slechtzienden en slechthorenden. Voor het streekvervoer en scholierenvervoer (collegeliner) vindt nader onderzoek plaats naar de wenselijkheid en meerkosten van lagevloerbussen. Wellicht heeft in specifieke situaties de inzet van touringcars de voorkeur.

Ontsluiting. Regio Twente wil afspraken maken met gemeenten over de mate waarin en op welke manier kernen bereikbaar moeten zijn met OV. Het streven is maatwerk, rekening houdend met het huidige vervoeraanbod en de eisen en wensen van lokale betrokkenen. Als richtlijn om tot een beter aanbod te komen legt Regio Twente een relatie tussen de huidige situatie, lokale wensen, soorten vervoer (grote bus, RegioTaxi, buurtbus) en inwonersaantallen (afhankelijk van de grootte van een kern: tot 2.500 inwoners, tot 5.000, tussen 5.000 en 10.000, tussen 10.000 en 20.000 inwoners en daarboven). Daarbij houdt Regio Twente de meerwaarde van collectieve vervoersvoorzieningen in het oog ter voorkoming van mobiliteitsarmoede.

3.2 Voorzieningenniveau

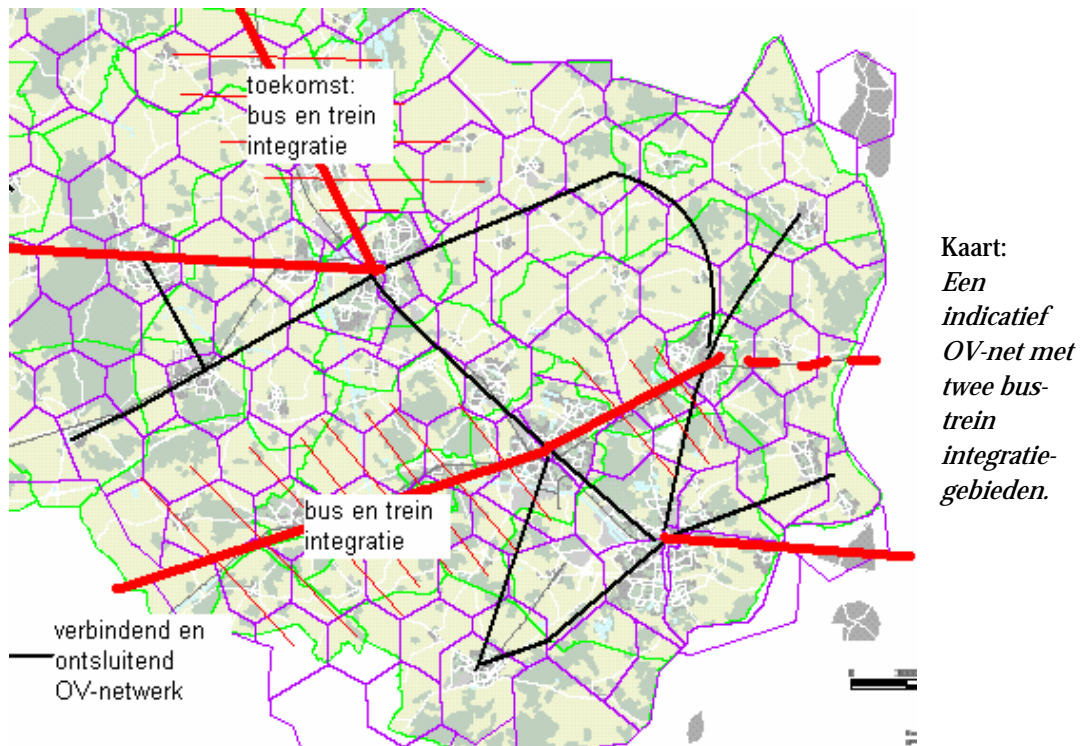
Regio Twente wil iedereen in de regio de mogelijkheid bieden zich tegen redelijke kosten te verplaatsen met openbaar vervoer en met dat OV de bereikbaarheid van stad en streek waarborgen. Behoud en verbetering van het OV-aanbod, zonder dat de kosten oplopen, vraagt om een overzichtelijk, samenhangend en hoogfrequent metroachtig netwerk van stamlijnen voor de dikke stromen tussen en naar de steden en een (bijna) deur-tot-deur servicenet in stad en streek voor de dunne vervoerstromen. Waar dat zinvol en gewenst is kunnen andere bussystemen, bijvoorbeeld de collegeliner, het systeem aanvullen. Ook het voor- en natransport met P+R en fiets krijgen vanuit de ketengedachte aandacht.

	<i>dikke vervoerstromen</i>	<i>dunne vervoerstromen</i>
<i>vraag</i>	betrouwbaar, comfortabel, frequent, laagdrempelig, snel en verbindend netwerk	regiodekkend, ontsluitend, servicegericht netwerk
<i>aanbod</i>	verbindingen tussen en naar steden	fijnmazig en vraagafhankelijk in stad en streek

<i>basissysteem</i>	HOV-bus en trein	RegioTaxi Twente
<i>aanvullende systemen</i>	P+R, fiets, Interliner, streekbus, collegeliners en buurtbus	

Dit palet aan vervoersystemen biedt gemeenten de ruimte om met slim maatwerk een optimaal voorzieningenniveau te realiseren binnen de gestelde financiële randvoorwaarden.

3.2.1 dikke vervoerstromen



De vraag naar OV is te klein en versnipperd om elke reiziger een rechtstreekse verbinding te bieden. Om kris-krasverplaatsingen mogelijk te maken zijn vaste overstappunten met korte overstaptijden essentieel. De drempel voor een overstap kan lager uitvallen door:

- het aantal buslijnen te verminderen en per buslijn hogere frequenties te bieden. Bijvoorbeeld op de corridor Hengelo-Enschede(-Haaksbergen), waar vijf verschillende buslijnen lopen;
- het aantal overstappunten te beperken en alle lijnen daar te laten stoppen;
- bus en trein beter op elkaar te laten aansluiten. Voorbeeld hiervan is het visgraat-model van Syntus in de Achterhoek en vanaf 14 december 2003 op de corridor Zutphen-Hengelo-Oldenzaal. De frequenties van trein en bus zijn hetzelfde en trein en bus wachten maximaal drie minuten (trein) en vijf minuten (bus) op elkaar;
- meer doorgaande lijnen tussen stad/streek en woon-/werk-concentraties te realiseren. Bijvoorbeeld buslijn 3 (Hengelo-Enschede).

Per saldo is de reiziger met hoogfrequente lijnen en een eventuele overstap beter af dan met laagfrequente rechtstreekse verbindingen omdat:

- de meeste reizigers frequenter naar hun bestemming kunnen reizen (wat leidt tot een kortere gemiddelde reistijd);
- meer bestemmingen binnen bereik liggen. Vanuit de vaste overstappunten zijn meer plaatsen te bereiken dan vanuit één kern;
- minder planning van de reis noodzakelijk is. Bij hogere frequenties heb je bij wijze van spreken geen bus- of spoorboekje meer nodig;
- een eenduidiger netstructuur ontstaat, die voor de reiziger en potentiële reiziger begrijpelijk is.

Een te strikte scheiding tussen verschillende systeemlagen (ontsluitend openbaar vervoer en daarnaast apart verbindend openbaar vervoer) is suboptimaal. De regionale reiziger is vaak het beste af met bus- en treinlijnen die ontsluitend en verbindend openbaar vervoer weten te combineren. Aan het beginpunt is de bus of trein nog leeg. Dan is het zaak zoveel mogelijk reizigers op te pikken. Zodra het voertuig is gevuld moet snelheid worden gemaakt, want van vaak stoppen ondervinden te veel reizigers nadeel. Combinaties van ontsluitende én verbindende bussen, of stop- én sneltreinen zijn effectiever en efficiënter: ze sluiten beter aan op de wensen van de reizigers (halte dichtbij huis, daarna snel doorrijden, minder overstappen). En ze leiden tot een hogere kostendekking omdat een apart ontsluitend busnet of ontsluitend stoptreinnet deels overbodig is. Bij de trein treden bovendien minder capaciteitsproblemen op doordat het capaciteitvretende verschil in snelheid tussen stoptreinen en Intercity's afneemt: er rijden immers minder stoptreinen en meer sneltreinen.

Hoe korter de reis is, hoe hoger de frequentie moet zijn om te kunnen concurreren met de auto. Bij een gelijk aantal reizigers is een hogere frequentie van de bus gemakkelijker te realiseren dan van de trein. Hoge frequenties van minstens één keer per kwartier zijn in Regio Twente ook op langere termijn alleen haalbaar met een mix van bus, stoptrein en sneltrein. Op het spoor vragen zulke hoge frequenties om twee tot vijf keer zoveel reizigers.

Het consequent toepassen van deze uitgangspunten leidt tot een consistent, efficiënt, helder en goed communiceerbaar netwerk van stamlijnverbindingen. Daarmee kunnen de meeste reizigers met maximaal één overstap in een met de auto concurrerende reistijd hun bestemming bereiken. Zo'n netwerk draagt bij aan een beter bereikbare regio. Voor een goed gedifferentieerd aanbod zijn reizigers bovendien bereid te betalen.

3.2.1 *Dunne vervoerstromen*

Naast de dikke stromen in stad en streek zijn er ook dunne stromen. De RegioTaxi, buurtbussen, collegeliners en andere voorzieningen sluiten vaak beter aan op de specifieke eisen en wensen van doelgroepen die nu nog gebruikmaken van laagfrequente stads- en streekbussen. Mensen die slecht ter been zijn hebben vaak weinig haast, hebben behoefte aan vervoer van deur tot deur in plaats van halte tot halte en aan hulp bij in- en uitstappen. De RegioTaxi biedt meer service dan een reguliere streekbus. Ook kan de bereikbaarheid van kleinere kernen beter worden gewaarborgd omdat het aantal vertrekmomenten en rechtstreekse verbindingen sterk toeneemt. Aandachtspunten daarbij zijn:

- consequenties voor bestaande buslijnen en de samenhang van het netwerk;

- de lage kostendeckingsgraad (15 procent) en het hogere tarief dat reizigers moeten betalen voor de RegioTaxi. Mensen met een laag inkomen en/of een handicap mogen niet de dupe worden van veranderingen;
- de omgang met buurtbussen. Hoe is de ervaring tot nu toe en waarom zijn de verschillen groot? Wat zijn de succesfactoren?

Door alle kosten voor de integratie van het Wvg-vervoer ook daadwerkelijk ten laste te brengen van die doelgroep, wordt de zoneprijs voor de gewone OV-reiziger een stuk lager. Onder specifieke kosten worden o.a. verstaan de aanpassingskosten van de voertuigen, het gratis meerrijden van helpers/begeleiders en langere in- en uitstaptijden. Al deze extra kosten zijn mede bepalend voor de ritprijs.

3.2.2 Ketenmobiliteit

Auto, fiets en OV zijn geen concurrenten van elkaar, maar vullen elkaar aan. Zo combineert Park & Ride (P+R) de pluspunten van de auto (reis van deur tot deur, individuele vrijheid) met de sterke kanten van het OV (reistijd nuttig te besteden, snelle penetratie van steden, geen parkeerproblemen).

Regio Twente wil daarom fietsenstallingen en P+R aanleggen bij haltes waar voldoende vraag hiernaar is en waar de voorzieningen ruimtelijk inpasbaar zijn. Dit verlaagt de drempel in het voortransport van een reiziger die niet op loopafstand van een bus- of treinhalt woont. Voor hen die niet kunnen of willen fietsen of autorijden kan de RegioTaxi uitkomst bieden.



Medio 2003 is op de stations van de drie Twentse steden de OV-fiets geïntroduceerd. Een OV-fiets is een huurfiets voor het openbaar vervoer. Op vertoon van een OV-fietspas is het mogelijk een fiets te huren voor € 2,50 per dag. Het project OV-fiets is een initiatief van ProRail*. Samen met de Nederlandse Spoorwegen, de Fietsersbond, UB2000 en andere partijen experimenteert ProRail over het hele land met de OV-fiets.

Acties 2004–2010: Voorzieningenniveau dikke stromen

Overstapknooppunten. Door het aantal overstappunten te beperken, alle lijnen op een overstapknooppunt te laten samenkomen en hoge frequenties te bieden, kan de drempel voor een overstap lager uitvallen. Regio Twente wil inzetten op duidelijk herkenbare overstapknooppunten. Niet alleen van bus naar bus, maar ook van RegioTaxi of buurtbus naar

bus en andersom. De voorzieningen rondom haltes worden hierop aangepast.

Corridors. Op enkele corridors lopen meerdere buslijnen die qua frequentie en routes nog niet optimaal op elkaar zijn afgestemd. Voorbeeld hiervan is de corridor Hengelo–Enschede(–Haaksbergen), waar vijf verschillende buslijnen lopen. Vanuit een netwerkbenadering wil Regio Twente de afstemming tussen de buslijnen onderling en de aansluiting op de trein verbeteren. Bijvoorbeeld op de corridor Wierden-Almelo. Opheffing van paralleliteit ligt overigens minder voor de hand als de loopafstanden daardoor fors toenemen en belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden niet meer worden aangedaan.

Integratie bus-trein. Vanaf 15 december 2003 zal een nieuwe vervoerder de intermodale concessie Zutphen-Hengelo-Oldenzaal gaan rijden. Hierbij gaat het om trein- en busvervoer. Parallele lijnen zijn geschrapt en nieuwe lijnen toegevoegd. Deze nieuwe verbindingen zijn zogenaamde feederlijnen die een hoge frequentie bieden en in de rustige uren gebruikmaken van kleine busjes. Voor reizigers die bus en trein nemen geldt hetzelfde kaartje of abonnement. Regio Twente zal dit concept ook bij de treindienst Almelo-Mariënberg gaan toepassen. Uiteindelijk moet daardoor het voorzieningenniveau in Noord/West-Twente verbeteren. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht om bij de treindienst Almelo-Zwolle in Twente eenzelfde concept toe te passen, waarbij van tevoren duidelijke afspraken worden gemaakt over verantwoordelijkheden.

Betere benutting HOV-doorstroomassen. De frequenties moeten vooral in het stadsvervoer omhoog. Bij de investeringen voor busbanen is uitgegaan van 4 maal per uur in Almelo en Hengelo en 8 maal per uur in Enschede. Het ligt voor de hand om in Almelo en Hengelo de komende jaren de frequentie van 2 naar 4 maal per uur te verhogen. In Enschede kan de frequentie omhoog van 4 naar 6 keer per uur. Hiermee kan worden gestart op zaterdagen en koopavonden.

Betere benutting spoor. Zorg dat stop- en sneltrein gelijkmatiger over het uur zijn verdeeld en bus en trein beter op elkaar aansluiten. Gebruik de bestaande spoorinfrastructuur intensiever door flexibeler om te gaan met ontwerpprincipes van de dienstregeling en door rijtijdsverschillen te verkleinen. Bijvoorbeeld door de Intercity wat vaker te laten stoppen (ook in Enschede Drienerlo) en de stoptrein wat minder vaak. Reizigers hechten immers meer aan een hogere frequentie dan aan enkele minuten reistijdwinst.

Doorstroming. Door de doorstroomassen in Twente toegankelijk te maken voor alle vormen van OV neemt het rendement van deze investering toe. Niet alleen het reguliere stads- en streekvervoer maar ook de RegioTaxi kan dan profiteren van de HOV-assen. De doorstroming en de betrouwbaarheid verbetert hierdoor. Regio Twente wil samen met gemeenten en vervoerbedrijven plannen hiertoe verder uitwerken en implementeren. Daarbij zal een integrale afweging moeten worden gemaakt tussen OV, voetganger, fiets en auto.

Acties 2004–2010: Voorzieningeniveau dunne stromen

Regio Twente wil in overleg met gemeenten en vervoerders de omzetting naar de RegioTaxi, buurtbussen, collegelinters en andere voorzieningen onderzoeken. Uitgangspunt is dat de

omzetting niet ten koste gaat van de netwerksamenhang en het voorzieningenniveau in de streek en tot kostenbesparingen leidt.

RegioTaxi. Regio Twente streeft naar de realisatie van een fijnmazig, herkenbaar, vraagafhankelijk systeem dat goed aansluit op de dikke lijnen. Anno 2003 zijn er in Twente zeven gemeenten die deelnemen aan de Regiotaxi. De huidige RegioTaxi Twente dient als uitgangspunt. Regio Twente streeft ernaar de bestaande systemen zo snel mogelijk te uniformeren en over te gaan tot dezelfde systeemkenmerken voor de hele regio. Dit mag echter niet ten koste gaan van goede alternatieven zoals buurtbussen, die op een groot draagvlak kunnen rekenen en tot kostenbesparingen kunnen leiden. De bedoeling is een uniform systeem met dezelfde reismogelijkheden, telefoonnummers en klachtenafhandeling. Voor de financiering van de bestaande systemen spant de Regio Twente zich in om zoveel mogelijk zekerheid te geven tot 2008. De nadruk zal vooral komen te liggen op de RegioTaxi als onderdeel van het OV-netwerk. De meerwaarde die de RegioTaxi kan hebben voor Wvg-gerechtigden is alom aanwezig, echter formeel is de Wvg een lokale aangelegenheid zodat het gerechtvaardigd is de betrokken gemeenten om een bijdrage te vragen. Deze bijdrage maakt het mogelijk de tarieven en beheerskosten te verlagen.

Regio Twente wil de acht gemeenten zonder RegioTaxi met een eenmalige impuls de mogelijkheid bieden de RegioTaxi in hun eigen gebied te introduceren, mits zij zich aansluiten bij de huidige RegioTaxi-formule. Zo kunnen zij de sociale functie van het OV waarborgen. Deze waarborg moet worden gezien als een vangnet wanneer andere oplossingen niet haalbaar of gewenst zijn. De financiering van de RegioTaxi kan voor een deel uit het exploitatiebudget en voor een ander deel uit de vermindering van andere OV-exploitatiebijdragen worden bekostigd. Ook wordt een financiële prikkel ingebouwd die nieuwe gemeenten moet stimuleren eerder aan de RegioTaxi Twente deel te nemen en voor goedkopere maatwerkoplossingen zoals de buurtbus te kiezen. Een gemeentelijke bijdrage blijft echter noodzakelijk. Dat biedt gemeenten de mogelijkheid invulling te geven aan doelgroepenbeleid en/of inkomensbeleid.

Het gebruik van de huidige en toekomstige RegioTaxi-systemen wordt in 2008 geëvalueerd. Vervolgens kan op basis daarvan een financiële verdelingssystematiek worden opgesteld voor alle deelnemende gemeenten.

Collegeliners. Op het platteland is vooral sprake van grote scholierenstromen. Andere doelgroepen voelen zich niet prettig bij veel scholieren. Daarbuiten is het OV vaak marginaal. Collegeliners sluiten beter aan op de doelgroep scholieren dan reguliere laagfrequente busverbindingen. Bovendien zijn de vervoerbehoefden zeer voorspelbaar en is het mogelijk de dienstregeling beter te laten aansluiten op aanvangs- en sluitingstijden van de school. De inzet vindt alleen plaats op schooldagen (dus niet in het weekend en in de schoolvakanties). Collegeliners kunnen worden opgenomen in de aanbesteding van het huidige concessiegebied van Connexion.

P+R. Door P+R-voorzieningen aan te bieden op overstappunten met een hoogwaardig openbaar-vervoeraanbod kan de kwaliteit van een ketenverplaatsing concurreren met de kwaliteit van een autoverplaatsing. Regio Twente brengt momenteel samen met NS P+R-

voorzieningen in kaart in de regio. Het is zaak dat P+R-haltes minimaal één keer per kwartier worden bediend. P+R-stations dienen een snelle en sociaal veilige overstap mogelijk te maken van trein/bus naar parkeerplaats. Van belang is om ook P+R-voorzieningen aan te leggen bij haltes met een rechtstreekse (IC-)verbinding met de Randstad. Parkeergarages bij Intercitystations zijn kostbaar en moeilijk bereikbaar vanuit de regio. Daarom kan het interessant zijn de Intercity's ook op goed per auto bereikbare voorstadstations zoals Enschede Drienerlo te laten stoppen. Ook wordt gekeken naar de tarieven van P+R-voorzieningen.

Fietsenstallingen. De combinatie fiets-*OV* vergroot het bereik van *OV*-haltes en kan de concurrentiepositie van het *OV* vergroten zonder dat hier grote investeringen mee zijn gemoeid. Fietsvoorzieningen bij bushaltes zijn het beleidsterrein van gemeenten en de Regio Twente. Bij de stations acteren ProRail, NS/Syntus/Connexxion en de gemeente. Regio Twente streeft samen met andere partijen naar een inventarisatie van de huidige situatie en verbetermogelijkheden.

3.3 Marktwerking en rolverdeling

Regio Twente ziet aanbesteding als een middel om kwaliteit en efficiency te vergroten. Zij gebruikt aanbesteding om keuzes te maken over de vorm van aanbesteding, de plaats van de ontwikkelingsfunctie, de concessieduur en om de (financiële) consequenties van de keuzes inzichtelijk te maken.

Vervoerbedrijven vervullen in de visie van Regio Twente een sleutelrol bij de totstandkoming en uitvoering van diensten en producten. Aansturing van vervoerbedrijven door de overheid is mogelijk op twee manieren:

- aansturing vooraf (op input): door het opleggen van eisen
- aansturing achteraf (op output): door te belonen of straffen volgens contractuele prikkels voor 'goed' of 'fout' gedrag.

Een vervoerbedrijf doet alleen meer haar best als dat bijdraagt aan haar continuïteit of winst. Succesvolle voorbeelden in het *OV* laten zien dat verbetering en vernieuwing van het product mensenwerk is en om een lange adem vraagt. Het vraagt om een competent en op de eindgebruiker georiënteerd management dat stapje voor stapje werkt aan een cultuuromslag en verbetering en vernieuwing van haar product. Regio Twente stimuleert klantmacht en ondernemersgedrag. Dat draagt bij aan een sterkere oriëntatie op de eindgebruiker, meer innovatie en proactiever handelen.

3.3.1 Ondernemersvrijheid.

Aansturing vooraf (door aanbesteding) impliceert dat eenmalig voor een bepaalde periode een toetsing plaatsvindt. Daarna is het vervoerbedrijf geneigd zich te beperken tot die inspanningen die contractueel zijn vastgelegd, bijvoorbeeld een minimum voorzieningenniveau. Veel kwaliteitseisen zijn echter lastig vooraf vast te leggen in een Programma van Eisen. Aansturing achteraf heeft een meer continu karakter en biedt meer mogelijkheden om op kwaliteit te sturen. Het vervoerbedrijf moet zich extra inspannen om haar continuïteit of winst niet in gevaar te laten komen. Regio Twente streeft er daarom naar

om het minimum voorzieningenniveau vooraf te definiëren en zo veel mogelijk kwaliteitsprikkel in te bouwen waarop de vervoerder achteraf kan worden afgerekend. Dat prikkelt de vervoerder om het netwerk continu te optimaliseren in plaats van alleen aan het begin van de concessieperiode. Zo kan de vervoerder ook meer verantwoordelijk worden gemaakt voor de opbrengst.

3.3.2 *Winstprikkel.*

De eindgebruiker heeft nu nauwelijks invloed op de hoogte van de winst van vervoerbedrijven. Overheden bepalen grotendeels de inkomsten via subsidies en grootverbruikscontacten. Regio Twente wil marktwerking en innovatie stimuleren door veel eigen initiatief toe te laten bij het aanbesteden van een concessiegebied, waarvoor bijvoorbeeld 50 procent exploitatiesubsidie beschikbaar is. Vervolgens kunnen de resterende maatschappelijk gewenste verbindingen, die niet in het winnende aanbod zijn opgenomen, apart worden aanbesteed tegen de laagste kosten. Een alternatief is het opsplitsen van concessies door (nieuwe) regionale treindiensten samen met de bus integraal aan te besteden als een aparte concessie.

3.3.3 *Continuïteitsprikkel.*

Een (korte) vaste concessieduur ontnemt vrijwel elke stimulans om te investeren in kwaliteit. Een doorlopende lange-termijn prikkel ontbreekt. Regio Twente streeft daarom naar een meer flexibele duur van de concessieperiodes. Het streven is om de tevredenheid van de reizigers bepalend te laten zijn voor het moment van aanbesteden. Bijvoorbeeld door het gebied waarin het (relatief) slechtst presterende bedrijf actief is aan te besteden. Hierdoor ontstaat een continue dreiging van aanbesteding, waardoor vervoerbedrijven gedurende de gehele concessieperiode hun best moeten doen in plaats van vooral bij aanvang van de concessieperiode. De koppeling van aanbestedingen aan het oordeel van de OV-gebruikers belooft bedrijven die hun best doen om het de individuele reizigers naar de zin te maken.

3.3.4 *Professionele beheers- en monitoringsorganisatie*

Bij het verlenen van concessies maakt Regio Twente allerlei afspraken met de vervoerders, die gedurende de looptijd moeten worden gecontroleerd. Deze controle vindt plaats op basis van informatie van de vervoerder. Om vervoerders scherp te houden streeft Regio Twente naar het (steekproefsgewijs) controleren van deze informatie. De Regio wil ook zelf informatie verzamelen over de mening van de klant en mogelijkheden voor verbetering van het OV in de Regio Twente.

Acties 2004–2010: Ontwikkelfunctie

Regio Twente wil samen met vervoerbedrijven, gemeenten en deskundigen de ontwikkelfunctie verder uitwerken en komen tot een voorkeur voor de aanbestedingsvorm in Regio Twente. Het streven is meer meetbare outputcriteria te gaan hanteren die de vervoerder prikkelen om de kwaliteit en efficiency te vergroten.

3.4 Samenwerking en communicatie

3.4.1 *Veel aandacht voor betrokkenheid en inzet*

Het succes van het OV in de regio staat of valt met de betrokkenheid en inzet van verschillende regionale partijen. Door de zich terugtrekkende rijksoverheid wordt het belang van een krachtige regionale inzet alleen maar groter. Regionale stakeholders hebben elk hun eigen wensbeelden en instrumenten die een plaats moeten krijgen in een breed gedragen OV-strategie.

Samenwerking op basis van gelijkwaardigheid leidt niet alleen tot meer maar ook tot beter resultaat. Het leidt tot een betere benutting van de lokale kennis en mogelijkheden en stimuleert creatieve maatwerkoplossingen. Dat komt de kwaliteit en effectiviteit ten goede.

Regio Twente werkt intensief samen met:

- *Regionale overheden (gemeenten, provincie)*. Regio Twente wil de samenwerking met bestuurders en ambtenaren van gemeenten en provincie verder verbeteren en de lijn die is ingezet met deze OV-strategie voortzetten. Regio Twente, steden en streek hebben elkaar immers nodig om zichtbare resultaten te boeken. Zo vervullen gemeenten en provincie een belangrijke rol als wegbeheerders bij de doorstroming.
- *Vervoerders (Connexxion, Syntus, NS)*. Uiteraard zijn vervoerbedrijven zoveel mogelijk betrokken bij de totstandkoming van beleid. Zij kennen de markt het beste en vervullen een centrale rol bij het uitwerken en realiseren van deze OV-strategie. Aandachtspunt is de rolverdeling tussen vervoerbedrijven en overheden, zeker in het licht van de aankomende aanbestedingen.
- *Consumenten (ROCOV)*. De Wet Personenvervoer 2000 heeft aan Regio Twente de verplichting opgelegd periodiek te overleggen met consumentenorganisaties. Dit sluit aan op de wens van Regio Twente om meer aandacht te besteden aan de klant. Aandachtspunt daarbij is de representativiteit van het overlegorgaan waarin consumentenorganisaties zijn vertegenwoordigd (het ROCOV). De grote lijnen moeten worden gescheiden van de details. Dat kan door bijvoorbeeld een consumenten netwerk zich met het strategische niveau voor de hele provincie te laten bezighouden, terwijl klantenpanels en gebruikersraden zich buigen over de uitwerking en bijsturing van de vervoerprestaties op lokaal niveau.

Regio Twente voert niet alleen overleg binnen haar eigen regio. Ook wordt waar nodig samengewerkt met anderen, bijvoorbeeld met aangrenzende vervoersautoriteiten of met andere kaderwetgebieden*, om invloed te kunnen uitoefenen op beleid, wet- en regelgeving en financiering door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

3.4.2 *Communicatie*

Regio Twente, gemeenten en vervoerbedrijven hebben elk een eigen taak in de communicatie met het publiek. Vervoerbedrijven zullen voortdurend hun eigen product onder de aandacht moeten brengen en omgekeerd met hun product moeten inspelen op de wensen van de (potentiële) klant. Een sleutelrol is weggelegd voor communicatie. Onbekend maakt immers onbemind.

Acties 2004–2010

Klantwensen. Regio Twente wil meer grip krijgen op de huidige en potentiële klant. Wie is onze klant en wat verwacht hij/zij van het OV? Ook wil Regio Twente meer zicht krijgen op wie nog geen klant is en waarom niet.

Informeren en mobiliseren burgers en gemeenten. Regio Twente wil de communicatie van haar OV-beleid naar bewoners en gemeenten vergroten om daarmee haar beleid te verantwoorden en meer mensen te betrekken bij de realisatie van het OV-beleid.

Logo. Regio Twente wil de herkenbaarheid als opdrachtgever vergroten door op alle bussen het logo van Regio Twente te plaatsen.

3.5 Infrastructuur en flankerend beleid

3.5.1 Infrastructuur

Regio Twente zet in op intensivering van doorstroommassen en spoorlijnen om de interne verbindingen in de bandstad Twente te verbeteren. Ervaringen elders (o.a. Regionet korte termijn in de Noordvleugel van Amsterdam) laten zien dat investeringen in het spoor weinig rendement opleveren. Veel winst valt te behalen door met creatief maatwerk de capaciteit van het huidige spoor te vergroten. Regio Twente streeft ernaar op korte termijn het voorzieningenniveau te verbeteren zonder dat dat gepaard hoeft te gaan met aanpassingen van de infrastructuur.

Het meeste rendement valt te behalen door het huidige beleid voort te zetten en vooral te investeren in doorstromingsmaatregelen voor de bus, die de snelheid, betrouwbaarheid en het comfort vergroten. Door verder te investeren in beïnvloeding van verkeerslichten en aanleg van busbanen ontstaat een relatief fijnmazig, hoogfrequent, snel en betrouwbaar netwerk van verbindingen van bus en trein dat de concurrentie met de auto aankan. Regio Twente streeft ernaar de huidige bedragen die beschikbaar zijn voor het OV te gaan besteden aan zaken in lijn met deze beleidsnota.

3.5.2 Flankerend beleid

Vooral de combinatie van maatregelen of voorzieningen leidt tot een effectief beleid. Regio Twente zet daarom stevig in op flankerend beleid. Mogelijke instrumenten daarbij zijn fietsvoorzieningen in het stedelijk gebied, vervoermanagement en parkeerbeleid. Ook is afstemming bij maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig van belang. Deze werken namelijk vaak als snelheidsremmers voor de bus, waardoor het mobiliteitsbeleid contraproductief wordt.

Versterking van OV-knooppunten vraagt om intensivering van bebouwing met een mix van functies in de omgeving van bestaande stations. Deze zorgt op haar beurt weer voor groei van het OV. Ook een ruimtelijke intensivering, waarbij de bereikbaarheid van het station voor alle

verkeersdeelnemers is gewaarborgd, draagt hieraan bij. Het flankerend beleid krijgt zijn verankering in het nieuwe NVVP van de Regio Twente.

Acties 2004–2010: Infrastructuur en flankerend beleid

Regionaal parkeerbeleid. Het parkeerbeleid is nu een overwegend gemeentelijke aangelegenheid. Regionale afstemming biedt de mogelijkheid om de automobiliteit te reguleren en tot een betere samenhang tussen parkeerbeleid en OV te komen. De opbrengsten kunnen bovendien deels worden bestemd voor het OV. Uiterlijk in 2004 komt Regio Twente samen met de gemeenten met een voorstel om een regionaal parkeerbeleid in te voeren. Vooruitlopend op Agglolijn is het van belang om in Twents verband afspraken te maken. Regionale bestuurlijke afspraken over het parkeerbeleid moeten worden gemaakt met betrekking tot parkeren op straat, parkeergarages, P+R-terreinen, etc.

RVVP. Het RVVP vormt de basis voor de verkeers- en vervoersontwikkelingen in Twente. Het onderdeel OV in het nieuwe RVVP wordt met deze OV-strategie gevoed. Dit leidt tot een nieuw beleidskader OV.

3.6 Financiën en tarieven

3.6.1 Exploitatie

De tarieven worden elk jaar verhoogd conform de landelijke stijging van de OV-tarieven. Alle tarieven die niet landelijk worden vastgesteld worden vanuit de OV-verantwoordelijkheid van Regio Twente als OV-autoriteit elk jaar door het Dagelijks Bestuur vastgesteld.

Voor de bekostiging van de OV-exploitatie is Regio Twente in hoge mate afhankelijk van het rijk. Het rijk verdeelt jaarlijks een budget van ongeveer 1 miljard euro over de OV-autoriteiten, waar Regio Twente er één van is. Het aandeel van het rijksbudget dat Regio Twente ontvangt is mede afhankelijk van de reizigersopbrengsten van het jaar ervoor. Bij groei krijgt de Regio Twente meer, bij een dalend aantal reizigers minder. Dit bekostigingssysteem waarbij opbrengsten tussen 1 juli 2002 en 1 juli 2003 meetellen voor de OV-suppletie in 2004, wordt naar alle waarschijnlijkheid op 1 januari 2005 gewijzigd.

De financiële situatie van Regio Twente is goed. Ondanks de aankomende landelijke bezuinigingen in het OV-budget ziet het er niet naar uit dat de regio op korte termijn moet snoeien in het voorzieningenniveau. De kostendekkingsgraad is op dikke lijnen relatief hoog. Implementatie van deze OV-strategie leidt tot reizigersgroei en efficiëntere inzet van productiemiddelen. Daarmee wordt de kostendekkingsgraad (de verhouding tussen rijksbijdrage en reizigersopbrengsten) hoger.

Bij dunne vervoerstromen is de vervoersontwikkeling onzeker. In het ergste geval ontstaat een negatieve spiraal, waarbij rijksbijdrage en voorzieningenniveau elkaar steeds verder omlaag trekken. Daarom zet Regio Twente de komende jaren bij dunne vervoerstromen in op RegioTaxi, buurtbussen, collegeliners en andere voorzieningen. Vanuit financieel oogpunt is

de vraag in hoeverre deze investeringen betaalbaar zijn en blijven. Regio Twente is bevoegd om af te wijken van het nationaal vervoerbewijs (de strippenkaart) en de landelijke tarieven. Per doelgroep moet gekeken worden naar de wenselijkheid en de noodzaak van het aanboren van andere financieringsbronnen, zoals een eigen bijdrage van gemeenten. Het alternatief is hogere tarieven.

Als gemeenten uitbreiding van het OV willen, zullen zij zelf een financiële bijdrage moeten leveren. Door zorgvuldige afspraken te maken met vervoerders kan Regio Twente ook de komende jaren in nieuw vervoer investeren. De doelstelling voor de korte termijn is het invoeren van een regiodekkend RegioTaxi-systeem.

Regio Twente heeft de ambitie om het OV te verbeteren. Het financieel kader legt echter beperkingen op. Vervoerders zullen efficiënter moeten opereren om groei te kunnen realiseren. In nauw overleg met gemeenten en vervoerders zal creatief en zonder dogma's moeten worden gekeken naar mogelijkheden de efficiency te vergroten, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en de bereikbaarheid. Teneinde het OV als drager onder de ruimtelijk-economische structuur te waarborgen en minder afhankelijk te zijn van het rijk en de gemeenten, wil Regio Twente de discussie starten over een regionaal (Twents) mobiliteitsfonds dat wordt gedragen door overheden, bedrijfsleven en burgers.

3.6.2 *Infrastructuur*

Ook voor investeringen in de infrastructuur is Regio Twente sterk afhankelijk van rijksbijdragen. Voor maatregelen tot 11,3 miljoen euro ter verbetering van de doorstroming van het OV (busbanen), verkeersveiligheid (drempels) en de aanleg en verbetering van regionale infrastructuur ontvangt Regio Twente rijksmiddelen uit de gebundelde doeluitkering (GDU).

In 1995 is besloten vanuit de reguliere GDU in de periode 1996 t/m 1999 in totaal 75% van het totale GDU-budget aan de doorstroommassen te besteden. Het betreft de volgende projecten:

- Enschede: doorstroomas Eschmarke (bijdrage fl. 2.623.500)
- Almelo: doorstroomas NO/ZW (bijdrage fl. 1.603.250)
- Hengelo: doorstroomas Vossenbelt (bijdrage fl. 1.603.250)
- Enschede: doorstroomas Zuid (bijdrage fl. 1.798.257).

Daarnaast zijn ook aan de volgende kleinere OV-infraprojecten GDU-subsidies gegeven:

- Almelo: experiment Sabimos (bijdrage fl. 100.000)
- Enschede: doortrekking spoorlijn Enschede-Gronau (bijdrage fl. 1.000.000)
- Enschede: aanleg tijdelijk transferium Zuidelijke Invalsweg (bijdrage fl. 200.000)
- Almelo: verbetering OV-haltes in woonwijken (bijdrage fl. 52.776)
- Markelo: verbetering OV-haltes dorpskern Markelo (fl. 28.000)
- Oldenzaal: verplaatsing busstation (bijdrage € 62.615)
- Regio Twente: Sabimos Twente (bijdrage € 500.000)
- Hengelo: busdoorsteek Borsthuis (nog in behandeling).

Voorts worden de fondsen ter verbetering van de OV-haltes stad en streek gevoed vanuit de GDU. Jaarlijks gaat het om een bedrag van circa twee keer € 50.000. Daarnaast worden andere projecten mede beoordeeld op grond van hun bijdrage aan de verbetering van het OV

(bijvoorbeeld nieuwe fietsverbindingen die ook OV-haltes ontsluiten). Overigens zijn veel OV-infraprojecten in de regio gefinancierd via het zogenaamde De Boer-programma.

Het rijk wil binnen één jaar de verantwoordelijkheid voor de GDU-middelen overwegend bij de regio neerleggen. De maximumgrens wordt opgehoogd van 11 naar 112 miljoen euro. De bijdrage wordt daarna verder verbreed, waardoor Duurzaam Veilig, mobiliteitsmanagement en OV-exploitatie deels uit de GDU gefinancierd kunnen worden. Bovendien verdwijnen de 'schotten' tussen de verschillende budgetten, waardoor Regio Twente vanaf 2006 zelf mag kiezen of ze de GDU-middelen inzet.

3.6.3 *Sociale veiligheid en toegankelijkheid*

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een budget beschikbaar gesteld voor sociale veiligheid en toegankelijkheid. Op basis van een verordening van de Regio Twente kunnen gemeenten en concessiehouders aanspraak maken op een bijdrage uit dat budget.

3.6.4 *Regionaal maatwerk*

Regio Twente is erbij gebaat om bij verdere decentralisatie van taken en middelen minder afhankelijk te zijn van het rijk en zelf besluiten te kunnen nemen over de regionale prioriteiten. Daarom pleit Regio Twente samen met andere OV-autoriteiten voor een grotere eigen verantwoordelijkheid bij de bepaling van de doelen op het gebied van OV, de tarieven, de bekostiging van het stads- en streekvervoer en de investeringskeuzes tussen infrastructuur, exploitatie, verkeersveiligheid en andere vormen van mobiliteitsmanagement. Regio Twente wil in de toekomst in samenspraak met de regionale stakeholders (gemeenten, vervoerders en consumenten) meer regionaal maatwerk bij financieringsvraagstukken in het OV.

3.6.5 *Tariefdifferentiatie*

Met de komst van de chipkaart in 2006 of 2007 nemen de mogelijkheden toe om zelf tarieven vast te stellen en te differentiëren. Het grote verschil in kostendekkingsgraad tussen spits- en daluren kan dan worden verkleind door tariefsdifferentiatie toe te passen. Daarbij worden tarieven afhankelijk gemaakt van vraag en aanbod, zoals bijvoorbeeld in België gebeurt, waar 65-plussers en kinderen na 9.00 uur gratis reizen. De introductie van de chipkaart biedt mogelijkheden voor een betere verhouding tussen prestaties en opbrengsten. Ook biedt de chipkaart mogelijkheden voor vergaande tariefsdifferentiatie naar doelgroep, bijvoorbeeld door prijsverlaging in de daluren voor specifieke doelgroepen ("liever tien mensen voor 2 euro dan twee voor 10 euro").

3.6.6 *Nultarief*

Regio Twente is geen voorstander van een universeel nultarief. Op verzoek van de gemeente Almelo is onderzocht wat de meerkosten zijn bij het gratis maken van de stadsdiensten. Een berekening heeft uitgewezen dat de rekening voor de gemeente 1,5 miljoen euro zou kunnen bedragen. Na discussie bleek dit voor de gemeente niet haalbaar. Een dergelijke bijdrage uit het regionale budget is evenmin mogelijk, omdat Regio Twente daaruit immers het gehele openbaar vervoer in Twente betaalt.

Regio Twente staat onder bepaalde omstandigheden wel positief tegenover kortingen of zelfs

gratis OV als dit bijdraagt aan de realisatie van andere beleidsdoelstellingen en geen grote financiële consequenties heeft. Bijvoorbeeld bij manifestaties en pendeldiensten naar parkeergarages. Het ligt voor de hand dat de gemeenten dan ook zelf een bijdrage leveren.

3.6.7 *Mobiliteitsfonds*

Regio Twente heeft een mobiliteitsfonds. Daaruit worden enkele grote projecten gefinancierd die te maken hebben met de OV-infrastructuur. De Regioraad heeft reeds uitgesproken dit fonds verder te ontwikkelen, bijvoorbeeld door niet alleen infrastructuur maar ook extra exploitatielasten uit het fonds te betalen. Dit kan later leiden tot nieuwe OV-voorzieningen of het verlagen van prijzen van het huidige OV. De voeding van het mobiliteitsfonds wordt nader bezien.

Tarief Hartje Stad. Uit de eerste resultaten blijkt dat het speciale bustarief op zaterdag in Enschede, Hartje Stad, positieve effecten heeft. Ook Almelo en Hengelo zijn hiermee gestart. De uren waarop het kaartje geldig is kunnen worden uitgebreid, bijvoorbeeld naar koopavonden of andere momenten waarop veel reizigers naar de binnensteden gaan, zoals op marktdagen. Voor de regio wordt ook een dalurenkaartje ontwikkeld, mogelijk voor de doelgroep ouderen.

Financiering RegioTaxi. Door integratie van bestaande collectieve Wvg-vervoersystemen en de RegioTaxi kan het OV verder worden verbeterd zonder dat de kosten oplopen. De financiering door Regio Twente is gericht op OV. De eerste verantwoordelijkheid voor Wvg-voorzieningen ligt bij de gemeenten. Gemeenten kunnen doelgroepen die aanspraak maken op Wvg de mogelijkheid bieden tegen lager tarief gebruik te maken van de RegioTaxi. Het integreren van het Wvg-vervoer heeft als voordeel de gegarandeerde hoeveelheid 'basisomzet' die door deze groep reizigers wordt gegenereerd. Dit moet in de prijs zijn terug te vinden. Gemeenten moeten dan wel expliciet kiezen voor RegioTaxi en al haar Wvg-klanten via RegioTaxi laten reizen. OV-reizigers krijgen meer vervoersmogelijkheden aangeboden, zij het soms tegen hogere kosten dan het reguliere OV. Gemeenten kunnen extra wensen ingewilligd krijgen als zij bijdragen aan de exploitatie van RegioTaxi, of bereid zijn buurtbussen in te zetten die Regio Twente kosten besparen.

Mobiliteitsfonds. Om de samenhang in het beleid te waarborgen kan een mobiliteitsfonds in het leven worden geroepen waaraan alle gemeenten meebetalen. Elke gemeente heeft een bepaald budget waaruit het huidige voorzieningenniveau wordt bekostigd. Als men meer wil kan men bijbetalen. Regio Twente wil onderzoeken of deze constructie voordelen biedt.

Chipkaart. In de komende jaren komt de chipkaart ter beschikking. Het nieuwe betaalmiddel heeft waarschijnlijk consequenties voor de exploitatiekosten en voor de tariefsystemen. Regio Twente zal samen met de vervoerders een projectorganisatie moeten opzetten om de invoering van de chipkaart in goede banen te leiden.

4 Organisatie en realisatie

4.1 Bestuurlijke intenties

Regio Twente vindt het belangrijk dat het beleid regelmatig wordt getoetst aan de resultaten. Dilemma's worden expliciet gemaakt en uitgewerkt. Op basis daarvan kan in overleg met betrokkenen tot een keuze worden gekomen. Keuzes worden niet vóór maar met betrokkenen gemaakt.

Naast overeenstemming over de inhoud, het proces en het kader voor een OV-strategie in de Regio Twente, moet duidelijkheid komen over de aanpak en de realisatie. Nadat de OV-strategie als beleidskader bestuurlijk is vastgesteld kunnen partijen aan de slag met een gedetailleerde uitwerking van de ambities. Daarvoor is het wenselijk gezamenlijk met betrokken partijen te komen tot een rolverdeling en procesafspraken over de realisatie van het beleid.

4.2 Samenwerking

Overheden, vervoerders en andere organisaties moeten ook in de toekomst tijdig bij processen worden betrokken. Alleen dan kan van hen worden verwacht dat ze een actievere rol spelen. Regio Twente verwacht een actieve rol van gemeenten, die daarbij tevens de relatie leggen met de ruimtelijke ordening en het sociaal beleid. Regio Twente vervult bij acties die de gemeentegrens overschrijden de regisseursrol. In de procedure moet immers duidelijk zijn wie wat doet en wat partijen van elkaar mogen verwachten. Partnerschap vraagt om gezamenlijke acties op basis van gelijkwaardigheid.

Om veranderingsprocessen in goede banen te leiden is behoefte aan een ondernemende, stimulerende en faciliterende overheid. Regio Twente zal als regisseur vaker gebruik maken van stakeholder-analyse en zich niet alleen op doelen richten maar ook op personen. Partners die geloven in de plannen en de aanpak kunnen beter en doelgerichter participeren. Een dergelijke opstelling vraagt om breed onderlegde beleidsmedewerkers en projectmanagers die verstand hebben van inhoud en proces, die ervaring hebben met beleid en samenwerking met externen, die op persoonlijke basis communiceren met partners en die een vernieuwende kijk hebben op het optreden van de overheid.

4.3 Uitvoeringsplannen

De expertbijeenkomsten en de bilaterale gesprekken hebben een goede basis opgeleverd om resultaat te kunnen boeken. Van belang is nu om aan de slag te gaan en maximaal rendement te halen uit het ontstane draagvlak voor verbetering van het collectief vervoer* in de regio. Regio Twente wil combinaties van betrokkenen koppelen aan een thema, bijvoorbeeld door 'uitvoeringsteams' te formeren die aan de slag gaan met geselecteerde onderwerpen. Deze uitvoeringsteams kunnen in een aantal bijeenkomsten de inhoudelijke problematiek uitwerken en afspraken maken over het opstellen van de OV-strategie.

Bij de indeling naar clusters is zowel rekening gehouden met de inhoudelijke samenhang van acties als met de te betrekken partijen en benodigde deskundigheid (zie tabel).

<i>Nr</i>	<i>Clusters en projecten</i>	<i>Actieteam, naast Regio Twente</i>	<i>Jaar</i>
1	Cluster Beleidsprocessen		
1.1	Doelstellingen en criteria voor projecten	gemeenten, vervoerders, ROCOV	2003
1.2	Informeren+betrekken burgers+gemeenten	gemeenten	2004
2	Cluster Beleidsstrategie		
2.1	RVVP	gemeenten	2004
2.2	Regionaal parkeerbeleid	gemeenten	2004
2.3	Mobiliteitsfonds	gemeenten	2004
2.4	Hartje Stad-tarief	gemeenten, ondernemers(?), regionale vervoerders	2003
3	Overkoepelende acties		
3.1.	Logo	regionale vervoerders	2004
3.2	Reisinformatie	vervoerders, ROCOV	2004
3.3	Sociale veiligheid	gemeenten, vervoerders, ROCOV	2003
3.4	Selectieve toegankelijkheid	gemeenten, vervoerders, ROCOV	2004
3.5	Chipkaart	vervoerders	2006
4	Ketenmobiliteit		
4.1	Overstapknoppunten	gemeenten, vervoerders, ProRail	2006
4.2	P+R	gemeenten, vervoerders, ProRail	2004
4.3	Fietsenstallingen	gemeenten, vervoerders, ProRail	2004
5	Cluster dunne stromen		
5.1	Ontsluiting	gemeenten	2003
5.2	Collegeliners	gemeenten, regionale vervoerders	2006
5.3	RegioTaxi Twente	gemeenten	2004
5.4	Financiering RegioTaxi	gemeenten	2005
6	Cluster dikke stromen		
6.1	Integratie bus-trein	vervoerders, ROCOV	2005
6.2	Betere benutting HOV-doorstroommassen	gemeenten, vervoerders	2004
6.3	Doorstroming	gemeenten	2005
6.4	Betere benutting spoor	spoorvervoerders, ProRail	2007
7	Cluster marktwerking		
7.1	Ontwikkefunctie	regionale vervoerders	2006
7.2	Klantwensen	vervoerders, ROCOV	2006

Het boeken van zichtbare resultaten op korte termijn vraagt om een strakke regie en een planmatige aanpak. Het streven is stap voor stap naar resultaat toe te werken. Steeds moeten

keuzes worden gemaakt en beslissingen worden genomen. Door een duidelijke fasering te hanteren en gelijksoortige werkzaamheden te groeperen in een bepaalde fase kunnen duidelijke deelresultaten worden omschreven. Dit dwingt de betrokkenen om van tevoren na te gaan welk werk moet worden uitgevoerd. Tussenresultaten worden duidelijk vastgelegd en besproken. Zo kunnen partijen niet telkens terugkomen op eerder genomen beslissingen. Globaal moeten voor elke (cluster van) actie(s) zes fasen worden doorlopen:

1. doelstelling en afbakening
2. concretisering beoogd resultaat
3. vaststelling oplossing(en)
4. voorbereiding realisatie oplossing(en)
5. realisatie oplossingen(en)
6. nazorg

Deze fasering maakt het mogelijk de voortgang van het project te bewaken. Regelmatig moet worden gekeken naar wat er is bereikt en of bijsturing gewenst is. Een project kent vijf beheersaspecten die elk op hun eigen wijze sturing geven aan het project: tijd, geld, kwaliteit, informatie en organisatie. Beheersing is mogelijk wanneer voor elk van de aspecten een norm (met een marge) is opgesteld. Het bewaken van de voortgang gebeurt door het opnemen van de stand van zaken, het vergelijken met de norm en eventueel bij te sturen.

Deze aanpak moet ertoe leiden dat partijen gezamenlijk vaststellen hoe de geformuleerde OV-strategie, via Programma's van Eisen en afspraken hierover, naderbij komt.

Bijlage I – Voor het goede begrip

Voor het goede begrip volgt hier een overzicht van in de notitie gebruikte termen.

Bezettingsgraad: de verhouding tussen het aantal reizigers en het aantal zitplaatsen. De bezettingsgraad varieert van zo'n 30 procent voor het autoverkeer tot 50 à 70 procent voor goedlopende luchtvaartverbindingen.

Collectief vervoer: vervoer dat wordt afgewikkeld met vervoermiddelen die zijn ingericht voor het gelijktijdig vervoer van grotere aantallen personen.

Concessie: een document dat een vervoerder het alleenrecht én de plicht geeft openbaar vervoer uit te voeren in een concessiegebied. In de concessie stelt de opdrachtgever eisen aan de vervoerder. Concessies worden uitgegeven door de opdrachtgever en kunnen onderhands of openbaar worden aanbesteed. Concessies worden volgens de WP2000 uitgegeven voor al het stads- en streekvervoer in Nederland. Spoorlijnen in de contractsector kunnen ook in concessies voor het stads- en streekvervoer worden opgenomen.

Consumentenorganisatie: organisatie die de belangen van een bepaalde groep consumenten behartigt. In het openbaar vervoer zijn onder meer reizigersorganisatie ROVER en verschillende bonden op het gebied van ouderen en gehandicapten actief. In de WP2000 zijn zowel de opdrachtgever als de vervoerder verplicht zich te laten adviseren door relevante consumentenorganisaties. De organisaties kunnen afzonderlijk adviseren, of in gezamenlijk overleg met andere consumentenorganisaties. De opdrachtgever moet in de concessie voorwaarden opnemen over de wijze waarop aan deze verplichting wordt voldaan.

Contractsector: spoorlijnen die door NS als onrendabel zijn aangewezen en waar het rijk subsidie voor geeft. Het personenvervoer op deze lijnen zal worden aanbesteed. Tot op heden wordt nog geen spoorvervoer uitgevoerd onder een concessie volgens de WP2000. Wel zijn in Groningen, Friesland en de Achterhoek experimentele spoorconcessies uitgegeven aan NoordNed, Connexion en Syntus. De eerste concessie voor spoorvervoer volgens de WP2000 zal in december 2003 ingaan op de spoorlijn Zutphen–Hengelo–Oldenzaal.

CVV: Collectief Vraagafhankelijk Vervoer is voor iedereen op afroep beschikbaar personenvervoer per auto, niet uitgevoerd volgens een dienstregeling als bedoeld in artikel 5b van het Besluit Personenvervoer. CVV wordt verricht op een taxivergunning en treedt in plaats van opgeheven, of dient als aanvulling op bestaand lijngebonden vervoer.

Connexion: Grootste streekvervoerder van Nederland, ontstaan in 1999 door een fusie van ZWN, NZH, Midnet en Oostnet. Verzorgt vervoer in heel Nederland.

Decentrale overheid: provincie, kaderwetgebied of gemeente. Alle provincies, kaderwetgebieden en de zogenaamde VOC-gemeentes zijn opdrachtgever in het stads- en streekvervoer.

Dienstregeling: een voor iedereen beschikbaar schema van reismogelijkheden waarin is aangeduid de plaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding dat die plaatsen en tijden door de reiziger kunnen worden beïnvloed.

GDU: de Gebundelde Doeluitkering is het budget voor infrastructuurprojecten dat de rijksoverheid ter beschikking stelt aan de provincies en de kaderwetgebieden. Het geld is met name bedoeld voor kleine projecten op het gebied van verkeersveiligheid, fiets en openbaar vervoer. Ook kunnen vanuit deze regeling educatieve programma's en trainingsprojecten worden opgezet.

Kaderwetgebied: overheidsniveau tussen provincie en gemeente, in stedelijke gebieden. Kaderwetgebieden zijn: Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), Stadsregio Rotterdam (SRR), Haaglanden, Regio Twente, Stadsregio Eindhoven (SRE), Bestuursregio Utrecht (BRU) en Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN).

Kostendeckingsgraad: de mate waarin de kosten worden gedekt door de opbrengsten. Bij het OV is dat het percentage van de door de vervoerder berekende kostprijs van een OV-voorziening (OV-lijn of lijnennet) dat door de reizigersopbrengsten uit kaartverkoop wordt gedekt (met uitzondering van het niet-dervingsdeel van de OV-studentenkaart).

Marktwerking: (het introduceren van) concurrentie in een sector, meestal om de efficiëntie, kwaliteit en klantgerichtheid te verhogen. Bijvoorbeeld: het verplicht stellen van aanbestedingen in het regionaal openbaar vervoer.

MIT: In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport staan de projecten die tot 2010 worden uitgevoerd op het gebied van benutting en aanleg van infrastructuur.

Nationaal Tariefsysteem: landelijk betalingssysteem, bestaande uit onder meer strippenkaarten en sterabonnementen. Op termijn zal dit worden vervangen door een landelijke chipkaart.

NS: De Nederlandse Spoorwegen bestaat uit een aantal werkmaatschappijen die zorgen voor reizigersvervoer per trein en de ontwikkeling en exploitatie van knooppunten van (openbaar) vervoer. De NS Groep bestaat uit NS Commerce, NS Reizigers, NedTrain, NS Internationaal, NS Stations, NS Vastgoed, een aantal ondersteunende bedrijven en deelnemingen en de Concernstaven.

Opdrachtgever: decentrale overheid (provincies, kaderwetgebieden en tot 1-1-2004 VOC-gemeenten) die door het rijk is aangewezen als OV-autoriteit en verantwoordelijk is voor het stads- en streekvervoer in haar gebied. Geeft door middel van concessies opdracht aan vervoerders om het openbaar vervoer uit te voeren.

Openbaar vervoer: Voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.

Openbare aanbesteding: aanbesteding waarbij alle Europese vervoerbedrijven kunnen meedingen naar de concessie. De gunning vindt plaats op basis van prijs of prijs-/kwaliteitsverhouding.

Prikkel: een meestal financiële stimulans voor bedrijven of burgers om gewenst gedrag te bevorderen. Bijvoorbeeld: het vastleggen van een bonus-malusregeling in een concessie voor het exploiteren van openbaar vervoer.

ProRail: verdeelt de ruimte op het Nederlandse spoorwagernet onder de vervoerders en de beheerder. De organisatie stelt veilige rijwegen beschikbaar in het operationele verkeersproces. ProRail beheert en onderhoudt de Nederlandse railinfrastructuur en stations. Bovendien voert ProRail verkenningsstudies en planstudies uit voor mogelijke uitbreidingen en aanpassingen van het spoorwagernet.

Programma van Eisen: bij een openbare aanbesteding geeft de opdrachtgever in het Programma van Eisen (PvE) aan welke eisen worden gesteld aan de vervoerder. Het PvE vormt de basis voor het bestek en uiteindelijk de concessie.

Regiotaxi: openbaar (taxi)vervoer van deur tot deur en voor iedereen toegankelijk, ook voor mensen met een handicap. De Regiotaxi rijdt in grote delen van Twente. RegioTaxi Twente is de verzamelnaam voor de Regiotaxi in de gemeenten Almelo, Borne, Enschede en Hengelo.

ROCOV: krachten de Wet Personenvervoer 2000 verplicht gesteld overleg van consumentorganisaties, dat advies moet geven aan de concessieverlener en vervoerder over veranderingen in tarieven en dienstregelingen en het Programma van Eisen.

Sabimos: Satellite Based Information and Management Operating System. Systeem dat met behulp van satellieten wordt gebruikt voor de aansturing van verkeersregelinstallaties en het volgen van bussen. Het geeft ook actuele ofwel dynamische reisinformatie aan reizigers, op haltes en in de bussen. Het verspreiden van de informatie via internet en WAP/SMS is een mogelijke uitbreiding van Sabimos.

Syntus: verzorgt het openbaar vervoer in de Achterhoek met bussen en treinen. Syntus is een samenwerkingsverband van NS Reizigers, Connexion Holding N.V. en Cariane Multimodal International (CMI).

Toegankelijkheid: het fysieke antwoord op vragen zoals: hoe komen mensen bij een gebouw, hoe komen ze erin, hoe verplaatsen ze zich in het gebouw, hoe bereiken ze de verschillende verdiepingen, hoe komen ze in de ruimten en hoe gebruiken ze de inrichting. Het gaat daarbij om een ongelimiteerde groep mensen. Geen mens is gelijk, iedereen heeft zijn eigen fysieke bouw, mogelijkheden en beperkingen.

Wvg: Wet voorzieningen gehandicapten, op 1 april 1994 ingevoerde wet waarin onder andere de verantwoordelijkheid voor het vervoer van fysiek beperkte burgers is gedecentraliseerd naar de gemeenten.

Wvg-vervoer: collectief personenvervoer dat speciaal is opgericht voor Wvg-gerechtigden hun begeleiders en/of meereizende gezinsleden, inclusief hun hulpmiddelen en/of blindegeleide- of SOHO-hond.

Bijlage II - Aanpak

Regio Twente streeft naar een aanpak die ertoe leidt dat partijen zich maximaal inzetten voor het eindproduct en waarbij voldoende zicht is op de realisatie. Deze aanpak heeft drie belangrijke voordelen:

- de aanpak vergroot het belang van het eindproduct, de OV-strategie. Dat komt de voortgang en inzet ten goede;
- de aanpak biedt de betrokkenen zicht op de realisatie van de OV-strategie. Hierdoor wordt de betrokkenheid bij het eindresultaat vergroot;
- Ten slotte biedt de aanpak ruimte aan een grotere variëteit van wensbeelden dan een abstractere strategische visie. Het Programma van Eisen kan immers diverse wensen en producten omvatten, die misschien niet één enkele visie weerspiegelen, maar als geheel wel het OV substantieel verbeteren.

Regio Twente heeft in drie stappen toegewerkt naar een gedragen OV-strategie:

- stap 1 is het vaststellen van de inhoudelijke problematiek;
- stap 2 is het bepalen van de prioriteiten, de uitwerking en rolverdeling bij de aanpak en acties;
- stap 3 is het maken van een beleidsdocument waarin de ambities voor het OV in de Regio Twente zijn vastgelegd.

Stap 1: inventarisatie bouwstenen voor de OV-strategie

De aftrap voor het proces richting OV-strategie voor de Regio Twente heeft plaatsgevonden tijdens de eerste expertbijeenkomst op 20 maart 2003. Daarin hebben de betrokken partijen (overheden, vervoerbedrijven en consumentenorganisaties) de bouwstenen voor nieuw OV-beleid in de Regio Twente geïnventariseerd (zie Bijlage IV). In stap 1 is de basis gelegd voor de procesdoelen, de inhoudelijke doelen en het kader waarbinnen ze gerealiseerd kunnen worden.

Stap 2: prioriteiten bepalen, uitwerking en rolverdeling acties

In stap 2 heeft Regio Twente, samen met de deelnemers uit de regio, ernaar gestreefd om te komen tot een gedragen prioriteitenlijst en uitwerking van thema's en acties voor de komende jaren. In de tweede expertbijeenkomst hebben de vervoerbedrijven en Regio Twente de prioriteiten gepresenteerd waarvoor zij zelf verantwoordelijkheid willen nemen. Het doel van stap 2 was driedelig:

- commitment van alle relevante partijen voor de resultaten van stap 1. Daarmee zijn de procesdoelen, inhoudelijke doelen en het kader vastgelegd;
- vergroten van betrokkenheid van partijen bij het vervolgproces, door hen ambities aan gemeenschappelijke doelen te laten koppelen en de eigen inbreng daarbij aan te geven. Daardoor ontstaat duidelijkheid over de rolverdeling bij vervolgacties;
- vergroten van inlevingsvermogen en begrip van stakeholders voor elkaars behoefte, belang en situatie. We toetsen daarmee hoe draagvlak kan worden bereikt voor de realisatie van een beleidsmatig en financieel kader.

Stap 3: vastleggen resultaten

In stap 3 hebben we de resultaten vastgelegd in dit beleidsdocument. Conceptversies zijn getoetst op herkenbaarheid en juistheid bij betrokken partijen. Daar waar dat nodig was heeft nog bilateraal overleg plaatsgevonden.

Bijlage III – Vervoersontwikkelingen bus Connexxion

Totaal stad Enschede (gemiddelde per week)

jaar	bezetting		capaciteit		bezettingsgraad
	absoluut	index	absoluut	index	
2000	23.939	100	79.245	100	30%
2001	23.115	97	89.063	112	26%
2002	24.370	102	87.825	111	28%*

* stijging veroorzaakt door een zeer goed 2^e kwartaal

Totaal stad Hengelo (gemiddelde per week)

jaar	bezetting		capaciteit		bezettingsgraad
	absoluut	index	absoluut	index	
2000	6.210	100	30.950	100	20%
2001	6.257	101	31.737	103	20%
2002	5.765	93	19.738	64	29%*

* stijging gerealiseerd door forse afname capaciteit

Totaal stad Almelo (gemiddelde per week)

jaar	bezetting		capaciteit		bezettingsgraad
	absoluut	index	absoluut	index	
2000	8.604	100	34.624	100	25%
2001	7.914	92	34.895	101	23%
2002	8.076	94	27.612	80	29%

Totaal 10-serie (gemiddelde per week)

jaar	bezetting		capaciteit		bezettingsgraad
	absoluut	index	absoluut	index	
2000	1.061	100	4.913	100	22%
2001	1.071	101	5.335	109	20%
2002	2.768	261	6.609	135	42%*

* forse stijging dankzij lijn 16 en 18

Totaal 50-serie (gemiddelde per week)

jaar	bezetting		capaciteit		bezettingsgraad
	absoluut	index	absoluut	index	
2000	2.251	100	13.108	100	17%
2001	2.454	109	10.664	81	23%
2002	2.553	113	10.639	81	24%*

* groei gerealiseerd doordat teruglopende capaciteit niet geleid heeft tot minder passagiers

Totaal 60-serie (gemiddelde per week)

jaar	bezetting		capaciteit		bezettingsgraad
	absoluut	index	absoluut	index	

2000	9.907	100	31.065	100	32%
2001	9.503	96	30.655	99	31%
2002	9.417	95	31.177	100	30%

Totaal 70-serie (gemiddelde per week)

jaar	bezetting		capaciteit		bezettingsgraad
	absoluut	index	absoluut	index	
2000	1.433	100	6.030	100	24%
2001	1.250	87	5.720	95	22%
2002	1.189	83	5.730	95	21%

Totaal 80-serie (gemiddelde per week)

jaar	bezetting		capaciteit		bezettingsgraad
	absoluut	index	absoluut	index	
2000	2.932	100	9.153	100	32%
2001	2.779	95	8.603	94	32%
2002	3.154	108	9.946	109	32%

Totaal Regio Twente (gemiddelde per week)

jaar	bezetting		capaciteit		bezettingsgraad
	absoluut	index	absoluut	index	
2000	56.337	100	209.088	100	27%
2001	54.343	96	216.672	104	25%
2002	57.292	102	199.276	95	29%

Bijlage IV – Bouwstenen voor nieuw OV-beleid Regio Twente

STAP 1 / Expertbijeenkomst I

BOUWSTENEN VOOR NIEUW OV-BELEID

20-3-2003

PROCES	INHOUD	KADER
<p>wanneer (realisatietermijn van inhoud)</p> <ul style="list-style-type: none"> - zichtbaar resultaat op korte termijn - heldere visie op langere termijn <p>hoe (werkwijze/aanpak van inhoud)</p> <ul style="list-style-type: none"> - voortbouwen op bewezen successen - inspelen op nieuwe trends (innovatief, toekomstvast) - inspelen op huidige/toekomstige vraag (markt) - inspelen op huidige/toekomstig aanbod (product) - maatwerk per actor, product en gebied <p>insteek (toetsingscriteria voor proces)</p> <ul style="list-style-type: none"> - marktgericht, vraaggestuurd - afhankelijkheid rijk verkleinen bij decentralisatie - rijksbijdrage behouden/vergroten - relatie OV met andere beleidsterreinen - pro-actieve houding vervoerders (ondernemerschap) - pro-actieve houding opdrachtgever (marktorientatie) <p>wie (rolverdeling in proces)</p> <ul style="list-style-type: none"> - overheid (rijk, provincie, kaderwetgebied, gemeenten) - vervoerder (Connexxion, Syntus, NS, OAD, taxibedrijven) - consument (reizigersorganisaties) - 'derden' (intermediaire organisaties, bedrijven, etc.) 	<p>netwerkaanpak</p> <ul style="list-style-type: none"> - samenhang, aansluitingen, netwerkopbouw - trein- en busintegratie - dikke+dunne lijnen of 'metronet' + CVV + P+R <p>dikke lijnen</p> <ul style="list-style-type: none"> - HOV-doorstroommassen, doelgroepstroken - frequentieverhoging, snelheid - benutting - betrouwbaarheid - Halleplan, Sabimos <p>dunne lijnen</p> <ul style="list-style-type: none"> - CVV - Regiotaxi <p>ketenmobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> - voor- en natransport (open, fiets, (trein-)taxi, etc.) - P+R - overstapknoppunten <p>zachte kwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> - reisinformatie - 'brand'-marketing, marktsegmentering - imago, comfort, beleving - sociale veiligheid 	<p>techniek / capaciteit</p> <ul style="list-style-type: none"> - trein, bus, taxi, lightrail, monorail, peplemover, watertaxi, etc. - spoorinfra, weginfra, etc. <p>budget</p> <ul style="list-style-type: none"> - infra-middelen (GDU+, mobiliteitsfonds, DVV) - exploitatie-middelen (bezuinigingen, IBO-OV) <p>ruimtelijk-economische trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - kris-krasverplaatsingen, wijzigende mobiliteitspatronen - hogere kwaliteitseisen consument <p>rijksbeleid / wet- en regelgeving</p> <ul style="list-style-type: none"> - NVVP, WP2000 - decentralisatie spoor - fiscale mogelijkheden, vrijheidsgraden voor markt - marktwerking, deregulering, wetgevingskwaliteit (MDW) <p>regionaal beleid</p> <ul style="list-style-type: none"> - actualisatie RVVP, regionaal ruimtelijk structuurplan - aanbestedingen, concessies, marktwerking - consistentie (VINEX, bedrijfslocaties, knooppunten, leisure) - flankerend beleid (regionaal parkeerbeleid) - fragmentatie beleid (gemeenten) <p>draagvlak</p> <ul style="list-style-type: none"> - maatschappelijk en politiek - minimum voorzieningenniveau (sociale functie) - 'kwaliteitspakket' (bereikbaarheid, locatie-imago)

