

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Regionaal OV

Tussenrapportage

juni 2007

Colofon

Opgesteld door: Projectteam LMCA Regionaal OV

Datum juni 2007

Status: Definitief

Versienummer: 1.2

Inhoudsopgave

- 1. De LMCA regionaal OV in perspectief 4**
 - 1.1 Aanleiding 4
 - 1.2 LMCA regionaal OV binnen de netwerkaanpak 5
 - 1.3 Relatie coalitieakkoord en LMCA Regionaal OV 5
 - 1.4 Aansluiting bij regionale samenwerkingsagenda's 6
 - 1.5 Aansluiting bij LMCA Wegen en Spoor 6
 - 1.6 Doelstelling tussenrapportage 7
 - 1.7 Planning 7

- 2. Opzet LMCA Regionaal OV 8**
 - 2.1 Doelstelling van het project 8
 - 2.2 Scope van het project 8
 - 2.3 Aanpak 10

- 3. Tussenresultaten 11**
 - 3.1 Regionale analyses 11
 - 3.2 Werkstroom markt 12
 - 3.3 Werkstroom product 13
 - 3.4 Werkstroom Weging, prioritering en fasering 14
 - 3.5 Te verwachten resultaten 15

1.De LMCA regionaal OV in perspectief

1.1 Aanleiding

Uit de regionale Netwerkanalyses die in de eerste helft van 2006 zijn uitgevoerd, bleek dat de analyse op het gebied van het regionaal OV in de meeste analyses nog onvoldoende uitgewerkt was. De analyses van de bereikbaarheid van deur tot deur richtten zich vaak op de bereikbaarheid per auto, terwijl het doel van de netwerkanalyses was, om verschillende wegennetten en vervoerswijzen in samenhang te bekijken en mogelijke oplossingsrichtingen integraal te analyseren¹. Om in het vervolg op de netwerkanalyses het regionaal OV beter mee te kunnen nemen en tot een integrale afweging vanuit de deur-tot-deur bereikbaarheid te komen wil het rijk samen met decentrale overheden optrekken en een landelijke markt- en capaciteitsanalyse voor regionaal OV uitvoeren, naast de markt- en capaciteitsanalyses voor de weg, de vaarwegen en het spoor.

Deze LMCA biedt een beter inzicht in de ontwikkeling van het regionaal OV (en met name vanuit de vraag van de reiziger) vanuit landelijk perspectief. Voor het rijk is dat perspectief belangrijk vanwege de samenhang met andere modaliteiten en de potentiële bijdrage aan nationale en regionale economische- en duurzaamheidsdoelstellingen. Zeker bij deze LMCA is dat aan de orde gezien de gedecentraliseerde verantwoordelijkheid voor het regionaal OV sinds de inwerkingtreding van de WP 2000 op 1 januari 2001. Via deze wet is de verantwoordelijkheid voor het regionaal openbaar vervoer (bus, tram en metro, het gedecentraliseerde regionale spoorvervoer), de regiotaxi en het besloten busvervoer bij de vervoersautoriteiten op decentraal niveau komen te liggen.² Hoewel de Nota Mobiliteit, die op 21 februari 2006 in werking is getreden, wijst op de decentrale zeggenschap, maakt zij ook duidelijk dat het gaat om een gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen centrale en decentrale overheden.

Door de toegenomen welvaart en daarmee gepaard gaande mobiliteit en autobezit is het hele verkeers- en vervoersnetwerk nog meer met elkaar verweven. Om de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid te halen is een kwalitatief goed OV-systeem nodig dat waar nodig en mogelijk een alternatief is voor de auto. Met deze LMCA wordt beoogd de decentrale overheden te ondersteunen bij de verdere analyses in de Netwerkaanpak en een onderbouwing te verkrijgen van de ambities op het gebied van regionaal OV in samenhang met weg en spoor.

Beleidsvisie en uitgangspunten

In de Nota Mobiliteit is de beleidsvisie en strategie op regionaal OV voor de komende jaren vastgelegd. Uitgangspunt is dat de reiziger en daarmee de verplaatsing van deur tot deur centraal staat en niet de

¹ Brief TK 16 oktober 2006 DGP/MDV/U.06.02949, Van netwerkanalyse naar netwerkaanpak

² De regiotaxi en het besloten busvervoer blijven bij deze LMCA buiten beschouwing; we concentreren ons op het regionaal openbaar vervoer.

vervoerswijze. Binnen een groot aantal van die deur tot deur verplaatsingen vervult het openbaar vervoer een belangrijke rol. Benadrukt wordt dat iedere vorm van openbaar vervoer zijn eigen kracht heeft die moet worden behouden en waar nodig versterkt.

In deze LMCA worden de uitgangspunten van het beleid verder uitgewerkt en biedt het concrete oplossingsrichtingen voor versterking van de kwaliteit en aantrekkingskracht van het regionaal OV.

1.2 LMCA regionaal OV binnen de netwerkaanpak

De LMCA regionaal openbaar vervoer is een onderdeel van de netwerkaanpak. Waar mogelijk wordt gedurende het gehele proces gebruik gemaakt van de gegevens uit de netwerkanalyses en de netwerkaanpak en er wordt zo veel mogelijk aangesloten bij vragen en bestaande studies die in de regio spelen. Het opnemen van de uitkomsten uit de regionale analyses in een landelijke analyse leidt op die manier tot onderlinge synergie.

De netwerkaanpak kent zowel een regionale als een landelijke component. In de aanpak is het accent verschoven van analyse, afweging en het maken van bestuurlijke afspraken naar de uitwerking van de samenwerkingsagenda's.

Aan de zijde van VenW zijn gebiedsteams ingesteld die de samenhang op gebiedsniveau bewaken en die zorgdragen voor een geïntegreerde inbreng van de zijde van VenW. Aan de regionale kant wordt met een vergelijkbare structuur gewerkt (met de kanttekening dat de samenwerkingsstructuur van gebied tot gebied verschilt en maatwerk is).

Naast de gebiedsgerichte aanpak worden in het kader van de netwerkaanpak LMCA's voor spoor, weg en regionaal OV opgepakt. Door de combinatie van strategische thema's en gebieden kan zowel worden ingezet op uitvoering als op de noodzakelijke inhoudelijke verdieping.

Betrokken partijen zijn, net als in de fase van de netwerkanalyse, Rijk, decentrale overheden en koepels (IPO, VNG, SKVV, bureau Regio Randstad). Daarnaast spelen, variërend per gebied en thema, sectorpartijen een rol en worden maatschappelijke organisaties geconsulteerd.

1.3 Relatie coalitieakkoord en LMCA Regionaal OV

Kader voor de netwerkaanpak is de Nota Mobiliteit. Dit is in lijn met het coalitieakkoord waarin wordt gesteld dat de Nota Mobiliteit leidend zal zijn bij de verdere uitvoering van het beleid rond het thema mobiliteit en infrastructuur. Bij de uitwerking van de landelijke capaciteitsanalyse wordt tevens rekening gehouden met de relevante passages uit het coalitieakkoord. Het gaat daarbij om de pijlers 2 'een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie' en 3 'een duurzame leefomgeving'.

1.4 Aansluiting bij regionale samenwerkingsagenda's

Van belang is dat de inspanningen aan rijkszijde en aan de kant van de regio's permanent op elkaar worden afgestemd en complementair zijn. Dat geldt zowel voor de uitvoering van de gemaakte afspraken en vastgelegd in de samenwerkingsagenda's als bij de uitwerking van verdiepende analyses. Gedurende de doorlooptijd van de LMCA regionaal OV vindt daarom voortdurend afstemming plaats via algemene bijeenkomsten en de specifieke regionale analyses. Deze afstemming vindt allereerst plaats door de inzet van de gebiedsteams. De gebiedsteams vormen de liaison tussen de werkprocessen in de gebieden en de werkprocessen bij VenW. Daarnaast zijn per gebied ontmoetingen geweest met regionale vertegenwoordigers om het plan van aanpak te bespreken en afspraken te maken over regionale markt en capaciteitsanalyses. Tussentijds worden bijeenkomsten met alle regio's georganiseerd om de tussenstand wat betreft de markt en capaciteitsanalyses te bespreken. Op bestuurlijk niveau wordt de voortgang van de LMCA besproken in het Nationaal Mobiliteitsberaad.

Tijdens de bestuurlijke overleggen van mei 2007 zijn de samenwerkingsagenda's een belangrijk agendapunt geweest. Daar waar relevant zullen de resultaten van de bestuurlijke overleggen over de samenwerkingsagenda's worden gebruikt voor nadere aanscherping van de analyses zoals die in het kader van de LMCA regionaal OV (gaan) worden uitgevoerd.

1.5 Aansluiting bij LMCA Wegen en Spoor

In paragraaf 1.1. is reeds genoemd dat de huidige ontwikkelingen een integrale benadering van het verkeers- en vervoerssysteem nodig maken voor de oplossing van bereikbaarheids- en duurzaamheidsknelpunten. Daarvoor is zowel een optimalisatie van het systeem nodig, bijvoorbeeld bij de aansluiting tussen auto en OV óf trein en regionaal OV, als ook een kwaliteitssprong binnen het regionaal OV, bijvoorbeeld door dynamische reisinformatie. Hiermee kunnen bestaande reizigers worden behouden en nieuwe worden aangetrokken.

De drie afzonderlijke LMCA's zullen na de eerste fase waarin gegevens worden verzameld in samenhang worden gezien om tot een voorstel te komen voor een inhoudelijk en procesmatig transparant integraal afwegingskader voor nationale investeringen. Afweging tussen oplossingsrichtingen zal op twee niveaus plaatsvinden. Het eerste niveau betreft een integrale afweging over de modaliteiten heen, waarbij de inzichten van de LMCA's Spoor, Weg, Vaarwegen en regionaal OV in samenhang zullen worden beschouwd. De Nota Mobiliteit dient hierbij als kader. Deze integrale afweging wordt beschreven in de brief aan de Tweede Kamer, waar deze Tussenrapportage als bijlage deel van uitmaakt. Het tweede niveau betreft de afweging binnen de LMCA Regionaal OV, waarvan de voorbereidende stappen in deze Tussenrapportage worden beschreven. Bij deze afweging zullen naast de regionale partijen ook derden betrokken worden. Wellicht ten overvloede, wordt hier nog

opgemerkt dat de spoortrajecten die inmiddels gedecentraliseerd zijn, onder de noemer van regionaal OV vallen en daarmee ook in de LMCA Regionaal OV worden meegenomen.

1.6 Doelstelling tussenrapportage

Belangrijkste doel van deze tussenrapportage is het informeren van bestuurders, ambtenaren en andere stakeholders over de stand van zaken in de LMCA regionaal OV. In het verlengde van de bestuurlijke overleggen zal worden gezien of versnelling of verdieping in de analyses nodig is, aansluitend op de reeds in uitvoering zijnde analyses. Omdat de werkprocessen nog volop in productie zijn worden in deze tussenrapportage nog geen tussenresultaten van de analyses zelf opgenomen. De rapportage beschrijft, in het verlengde van het Plan van Aanpak, vooral de werkwijze, de dilemma's daarbij en de te maken keuzes op procesmatig gebied.

1.7 Planning

Voor 2007 wordt uitgegaan van de volgende planning.

- | | |
|-----------------|--|
| Mei: | Bestuurlijke overleggen en regionale afstemming; afspraken over samenwerking in het proces en planning |
| Juni: | Presentatie van de eerste deelresultaten van de marktanalyse aan alle regio's |
| Juli – oktober: | Regio's en Rijk vullen capaciteits- en marktanalyse verder in. |
| September: | Afstemmingen tussen regio's en rijk over het landelijke kwaliteitsbeeld en het afwegingskader |
| Oktober: | Afstemming in Nationaal Mobiliteitsberaad |
| November: | Bestuurlijke overleggen. Deze kunnen resulteren in afspraken over quick wins, in afspraken over de (verdere) ontwikkeling van het regionaal OV in samenwerkingsagenda's, in afspraken over programma's en de samenhang met andere thema's (met name spoor en wegen). |
| December: | Afronding LMCA Regionaal OV |

2. Opzet LMCA Regionaal OV

2.1 Doelstelling van het project

Doel van deze landelijke markt- en capaciteitsanalyse voor regionaal OV is het verkrijgen van een landelijk kwaliteitsbeeld dat regiospecifiek kan worden ingevuld. Dit inzicht is nodig om een kwaliteitsprong in het OV te bewerkstelligen. Dit levert ons drie belangrijke zaken op.

Ten eerste, een onderbouwd en gedeeld inzicht met de decentrale vervoersautoriteiten in de potentie, vraag- en capaciteitsontwikkelingen van het regionaal OV. Bij de netwerkanalyses in 2006 is vaak gebruik gemaakt van landelijke gemiddelden om uitspraken te doen over het regionaal OV. Dit doet echter geen recht aan de regionale potentie. Om een beter beeld te krijgen van deze regionale situatie nu en in de toekomst wordt deze uitgesplitst naar drie typen gebieden, te weten: steden (of stedelijke gebieden) in een grootstedelijke, (sub)stedelijke of rurale achtergrond. Te denken valt aan bijvoorbeeld Amsterdam (grootstedelijke achtergrond) en Groningen (gelegen in een grotendeels rurale omgeving).

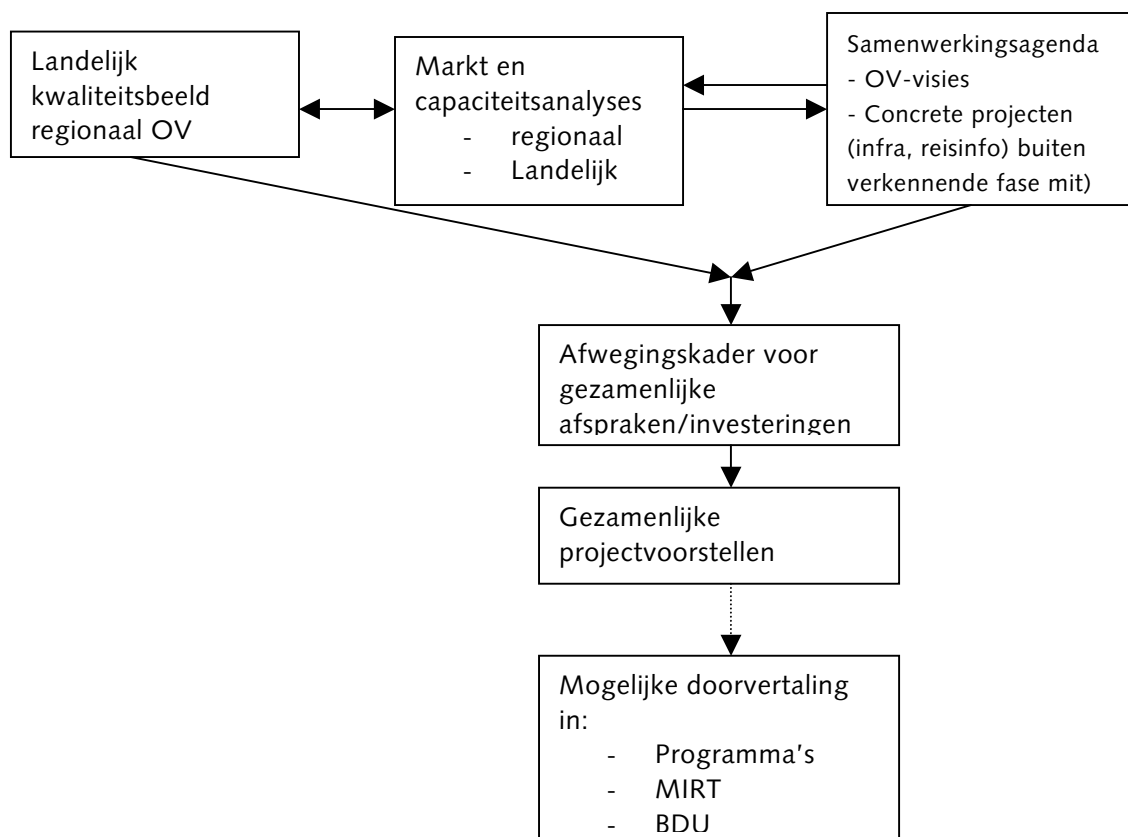
Ten tweede ontstaat zo een kwaliteitsbeeld dat aangeeft waar optimalisatie gestimuleerd kan worden vanuit VenW.

Ten derde bieden de uitkomsten een basis voor een afwegingskader voor gezamenlijke investeringen tussen rijk en regio, zowel binnen de modaliteit regionaal OV, als tussen de verschillende modaliteiten (weg, spoor, water en regionaal OV).

2.2 Scope van het project

Scope van de resultaten

De LMCA regionaal OV wordt voor een belangrijk deel gevoed vanuit regionale analyses. Die regionale analyses kunnen voor de regio input zijn voor de onderbouwing van regionale projecten die bijvoorbeeld op de samenwerkingsagenda staan genoemd en zijn voor het ministerie input voor de landelijke analyse waaruit een landelijk kwaliteitsbeeld volgt. Dit betekent dat de analyses niet voldoen aan de planstudievereisten die gelden voor specifieke projecten. De relaties tussen de verschillende analyses en met de samenwerkingsagenda zijn in figuur 1 weergegeven.



Figuur 1 Relaties LMCA regionaal OV

Geografische scope

Deze analyse richt zich op de 11 netwerkanalyses die gezamenlijk met VenW zijn uitgevoerd in 2006, maar doet uitspraken die voor heel Nederland bruikbaar kunnen zijn.

De focus ligt op de 11 regionale netwerkanalyses, aangezien daar het beste inzicht kan worden verkregen in de bijdrage van openbaar vervoer aan bereikbaarheid van stedelijke gebieden.

De landelijke markt- en capaciteitsanalyse geeft een beeld van de algemene potentie van OV uitgesplitst naar doelgroepen, plaats en tijd op basis van een analyse van vraag en aanbod.

De landelijke analyse verzamelt de (nieuwe) inzichten over de aard van de problematiek en de te treffen maatregelen in de stedelijke netwerken. Deze komen naar voren in de analyses die door de regio's en provincies zelf worden uitgevoerd. De regionale OV-analyses leveren immers per definitie een gedetailleerder beeld op van de problematiek in de regio dan de landelijke analyse en sluiten aan bij de behoefte en mogelijkheden in de regio. Hierover worden afspraken gemaakt tussen rijk en regio.

Vervoerswijze

De nadruk ligt bij de analyse op regionaal OV in relatie tot de gehele keten van personenvervoer. Er is nadrukkelijk aandacht voor de verhouding met de markt- en capaciteitsanalyses voor weg en spoor en

alle vormen van voor- en natransport (ketenmobiliteit). Keuzes ten aanzien van het hoofdrailnet en hoofdwegennet (incl. prijsbeleid) hebben immers ook gevolgen voor het bus-, rail- en wegvervoer dat onder verantwoordelijkheid van de regio valt en andersom. De analyse voor regionaal OV is voor de LMCA spoor relevant vanuit het voor- en natransport, in het kader van de genoemde 5% groei in het regeerakkoord, maar ook om inzicht te krijgen waar het regionaal OV een alternatief kan bieden. Bovendien bieden de uitkomsten van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse regionaal OV inzicht in trajecten waar de bus/tram/metro een zelfstandige vervoerswijze is of kan zijn.

Tijdshorizon

In de eindrapportage zullen uitspraken worden gedaan over de markt- en capaciteit op dit moment en in 2020. De landelijke analyse heeft dus als horizon het jaar 2020. Voor de analyses die door de regio's en provincies worden uitgevoerd is dit afhankelijk van de projecten op de samenwerkingsagenda, maar wordt dit ook als tijdshorizon nagestreefd in lijn met de eerder uitgevoerde netwerkanalyses. In de analyses worden ontwikkelingen die na 2020 spelen meegenomen voor zover ze van belang kunnen zijn voor beleid en maatregelen tot 2020, zoals demografische ontwikkelingen (vergrijzing en een afnemende beroepsbevolking).

2.3 Aanpak

In de LMCA Regionaal OV wordt gewerkt in drie inhoudelijke werkstromen, die zoveel mogelijk parallel worden uitgevoerd:

1. Werkstroom Markt
2. Werkstroom Produkt
3. Werkstroom Weging, prioritering en fasering

Elke werkstroom is nodig voor een goed tussen- en eindproduct. Elke werkstroom levert ook verschillende soorten informatie op, die gecombineerd zullen worden in het eindrapport.

3. Tussenresultaten

3.1 Regionale analyses

Stand van zaken samenwerking met de 11 regio's waar netwerkanalyses zijn uitgevoerd:

- In de bestuurlijke overleggen van mei en juni jl. is de LMCA regionaal OV aangekondigd.
- In de 3 startregio's Utrecht, Stedendriehoek en Twente zal voor de zomer de studie naar de bijdrage van OV aan stedelijke bereikbaarheid zijn uitgevoerd.
- In een workshop begin juli worden de andere regio's officieel gevraagd ook aan deze studie deel te nemen. De regio's Brabant, Friesland, Groningen-Drenthe, Overijssel en Zuidvleugel hebben al aangegeven hier interesse in te hebben.

Zoals in het eerste hoofdstuk is aangegeven onderzoekt de LMCA regionaal OV de vraag en het aanbod van het regionaal OV, om zo landelijk inzicht in de kwaliteit en de kwaliteitseisen te verkrijgen. Dit kwaliteitsbeeld is input voor een eventuele gerichte kwaliteitsimpuls, toegesneden op de specifieke kenmerken van het regionaal OV in de verschillende gebieden. Deze onderzoeken vinden deels regionaal plaats en zijn daarmee tegelijkertijd voor de regio te gebruiken om een beter beeld te krijgen van het regionaal OV. Die regionale analyses kunnen voor de regio input zijn voor de onderbouwing van regionale projecten die bijvoorbeeld op de samenwerkingsagenda staan genoemd.

Vanuit de werkstroom Markt voeren de regio's Utrecht, Stedendriehoek en Twente nu met VenW een marktanalyse uit die inzicht moet geven in de bijdrage van OV aan stedelijke bereikbaarheid (zie ook 3.2). In juli zullen de resultaten uit deze analyses aan de overige regio's worden gepresenteerd met de uitnodiging deze analyse ook in de overige regio's gezamenlijk uit te voeren. Hiertoe is door de meeste regio's al de bereidheid uitgesproken.

Ten behoeve van de werkstroom product worden de regio's ook gevraagd een landelijke capaciteitsanalyse aan te vullen met regiospecifieke kenmerken. Dit moet antwoord geven op de vraag in hoeverre de huidige capaciteit voldoet aan toekomstige ontwikkelingen. Een aantal regio's is hier al mee bezig of hebben dit al uitgevoerd, zoals Utrecht en de Zuidvleugel. Diverse andere regio's hebben de intentie van medewerking uitgesproken en aangegeven dat gebruikt gemaakt kan worden van regionale data.

Het streven van VenW is nadrukkelijk resultaten via regionale analyses te verkrijgen (bottom-up). Aandachtspunt hierbij is de mate van uniformiteit, zodat de regionale analyses ook bruikbaar zijn voor de landelijke analyse. In de landelijke analyse wordt op een verhoogd aggregatieniveau onderscheid gemaakt naar gebiedstypologieën. De mate van uniformiteit en daarmee de bruikbaarheid op landelijk niveau is onderwerp van afstemming met de regio's.

3.2 Werkstroom markt

Het werkproces binnen de werkstroom markt is tot nu toe als volgt verlopen:

- De opzet voor het onderzoek van AVV (zie onderstaand) naar de bijdrage van OV aan stedelijke bereikbaarheid is in alle regio's besproken m.u.v. Limburg.
- Aan een extern bureau is de opdracht verleend om meer inzicht te verschaffen in de vraag van de reiziger nu en in de toekomst op basis van reizigersprofielen.
- Begin juli worden in een workshop de resultaten van het onderzoek van AVV in de startregio's besproken met alle regio's, zodat zij het belang er van kunnen inschatten en kunnen instemmen met het uitvoeren van een vergelijkbare analyse in hun regio.

Ten behoeve van de werkstroom markt worden door verschillende partijen analyses uitgevoerd. Dit zijn de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), een extern bureau en het ministerie zelf. De eerste resultaten van deze analyses moeten in juli 2007 beschikbaar komen.

Het onderzoek van AVV naar de bijdrage van OV aan stedelijke bereikbaarheid wordt i.s.m. Goudappel Coffeng en Ecorys uitgevoerd. Centrale vraag van het onderzoek is: Welke bijdrage levert OV aan stedelijke bereikbaarheid, welke verklaringen zijn er voor verschillen en waar ligt potentie tot ontlasting van het autosysteem?

Het AVV onderzoek is geconcentreerd in vier onderdelen:

- Beeld huidige rol OV ("foto 2006")
 - Wat is de huidige bijdrage van het OV aan de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden?
 - In hoeverre en waarom verschilt deze bijdrage per gebied?
- Wat zijn de succes- en faalfactoren die hieraan bijdragen?
- Wat is de potentie van het OV per regio?
- Gestandaardiseerde methodiek
 - Ontwikkeling methodiek voor analysering rol en potenties regionaal OV in stedelijk verband.

Dit onderzoek wordt in twee fases uitgevoerd. De eerste fase bestaat uit de uitvoering in de regio's Utrecht, Twente en Stedendriehoek. In de tweede fase zal samen met de overige regio's waar dit gewenst is een zelfde marktanalyse gezamenlijk worden uitgevoerd.

AVV gebruikt de netwerkanalyses als vertrekpunt voor haar onderzoek. Relevante leerervaringen uit de netwerkanalyses zijn reeds dat de deur-tot-deur-verplaatsing van de reiziger centraal dient te staan in de analyse; uniforme marges gebruikt worden voor de reistijdverhouding tussen auto en OV, én dat de (OV-)bereikbaarheid sterk samenhangt met het ruimtelijk economisch perspectief van een regio.

In vervolg op dit onderzoek wordt per regio gekeken of een doorkijk naar 2020 kan worden gemaakt. Daarbij staan de volgende vragen centraal:

- Wat zijn de ontwikkelingen tot 2020 vanuit de huidige situatie?
- Welke ontwikkelingen spelen in regio's op sociaal-economisch, ruimtelijk en demografisch vlak?
- Hoe ontwikkelt zich de markt (plaats, tijd en doelgroep, structureel/incidenteel)?
- Waar is groei/krimp te verwachten?

Een extern bureau voert in opdracht van VenW onderzoek uit naar de aspecten die de vervoervraag van de reiziger beïnvloeden. Door het opstellen van een profiel van reizigers en niet-reizigers en de eisen die zij aan hun vervoer stellen, ontstaat per doelgroep een beeld van hoe de vraag van de moderne reiziger eruit ziet nu en in de toekomst. De rapportage zal geschikt zijn om de regio's aan te bieden en hen, bijvoorbeeld in de vorm van een overwegingenset, handvatten te geven voor het inspelen op de (latente) vraag bij de reiziger.

Vervolgens zal V&W de aangeleverde resultaten analyseren in relatie tot de uitkomsten van de werkstroom product (zie 3.3). Hierbij zal een wisselwerking optreden met de aanvullende marktanalyses die de overige regio's in vervolg op de startgebieden zullen maken. Bij de analyse zal onderscheid worden gemaakt in gebiedstypen ((groot)stedelijk, substedelijk en ruraal). Uiteindelijk moet dit in combinatie met de uitkomsten uit de werkstroom product leiden tot een afwegingskader (3.5) dat zowel de regio's als het rijk moet ondersteunen bij de beoordeling van plannen en ambities op het gebied van regionaal OV.

3.3 Werkstroom product

Het werkproces binnen de werkstroom product is tot nu toe als volgt verlopen:

- Opdrachtverlening voor analyse landelijke component door externe partij in afrondende fase.
- Met de in 3.1 genoemde decentrale overheden zijn gesprekken gevoerd of gaande over deelname aan werkstroom product. Deze regio's hebben inmiddels (voorwaardelijk) medewerking toegezegd.
- Besprekingen over regionale OV-visies gepland of gaande met Amsterdam/Noordvleugel Randstad, Brabant, Samenwerkingsverband Noord Nederland, Utrecht en Zuidvleugel Randstad.

Deze werkstroom bestaat uit twee componenten: 1. een landelijke analyse gericht op de drie gebiedstypologieën en 2. de OV-analyses die door de regio's worden uitgevoerd. Deze twee componenten zijn aanvullend op elkaar. Ten behoeve van de landelijke component wordt onderzoek uitbesteed aan een extern bureau. Onderdelen van de analyse zullen intern door V&W verricht worden.

Deze landelijke component is in twee fasen ingedeeld: fase 1 wil inzicht verkrijgen in welke mogelijkheden het huidige aanbod (kwaliteit, netwerkkarakteristieken, aanbodelasticiteit) voldoet om een kwaliteitsimpuls te geven aan het OV. Fase 2 wil duidelijk krijgen wat de effectiviteit van het aanbod is in de toekomst om de vervoersvraag en klantwensen op te vangen. Door deze fasen te koppelen aan de drie gebiedstypen grootstedelijk, (sub)stedelijk en ruraal, ontstaat een gedifferentieerd kwaliteitsbeeld van vraag en aanbod.

Daar waar de landelijke analyse (component) een hoog aggregatieniveau kent en dit differentieert naar de drie gebiedstypen, zorgen de regionale OV-analyses voor de regiospecifieke aanvulling hierop. Vorm en methodiek van deze aanvullende analyses is onderwerp van bespreking met de regio's.

De landelijke component richt zich op die zaken die niet gemakkelijk te herleiden zijn uit de optelsom van de regionale analyses. De belangrijkste aandachtsgebieden verdeeld naar de drie gebiedstypologieën zijn:

- netwerkkarakteristieken per modaliteit (type lijnennet, frequentie, snelheid, penetratiegraad)
- concurrentiekracht t.o.v. auto (deur-tot-deur-reistijd, betrouwbaarheid)
- kwaliteitskarakteristieken van materieel en haltes
- verdeling van gebruik naar reizigersgroepen
- aanbodelasticiteit en restcapaciteit
- landelijke marktaandelen

In de tweede fase verschuift de focus naar de toekomst en de vraag hoe groei het meest (kosten)effectief kan worden opgevangen. Daarbij wordt gekeken naar het rendement van verschillende capaciteitsoplossingen (o.a. frequentie, zitplaatsen, materieel) afgezet tegen de kapitaal- en exploitatiekosten per instrument.

Afronding van de landelijke component van fase 1 is voor medio augustus voorzien, fase 2 voor midden september. Completering van de aanvullende regionale analyses moet vóór december 2007 voltooid zijn.

3.4 Werkstroom Weging, prioritering en fasering

Het werkproces binnen de werkstroom weging is tot nu toe als volgt verlopen:

- Start inventarisatie OV-plannen en visies van decentrale overheden, reizigersorganisaties en vervoerbedrijven
- Opstelling voorlopige lijst van toetsingscriteria

De analyseresultaten tezamen geven inzicht in de gebiedsspecifieke (on)mogelijkheden van regionaal OV en leveren daarmee input voor een toekomstig kwaliteitsbeeld dat door de klant gewenst wordt. De mogelijke oplossingsrichtingen leveren criteria voor prioritering van investeringsbeslissingen en – desgewenst – voor aanscherping van de ambitie.

Door deze gegevens te analyseren wordt duidelijk in hoeverre het regionaal OV in samenhang met oplossingen voor hoofdrailnet en weg de groeiverwachting in mobiliteit kan opvangen. Tevens kan aan de hand van de analyses – aangevuld met de resultaten van de regionale analyses – een gewenste kwaliteitssprong voor het regionaal OV gedefinieerd worden. Door dit te koppelen aan de uitkomsten van de landelijke markt- en capaciteitsanalyses van water, weg en spoor en de ruimtelijk-economische ontwikkelingen/profielen per regio, ontstaat een afwegingskader voor prioritering van investeringsvraagstukken en ambities op het gebied van regionaal OV in lijn met de “zevensprong van Verdaas”.

Voor het kwaliteitsbeeld zal op basis van de centrale/nationale probleemdefiniëring naar de verschillende gebiedstypen een uitwerking gegeven worden aan de oplossingsrichtingen. In bijlage 1 is dit schematisch weergegeven.

Nadat de resultaten van de landelijke analyses bekend zijn kan ook tot afronding gekomen worden van de wegingsfactoren voor het kwaliteitsbeeld. De bedoeling is hier decentrale overheden en vervoerbedrijven in werkschapverband bij te betrekken.

3.5 Te verwachten resultaten

De drie werkstromen tezamen moeten een beeld opleveren van de vraag en het aanbod van regionaal OV nú en in de toekomst. Voorts dient het inzicht te geven in waar kansen en knelpunten voor een kwaliteitsverbetering van het OV zich bevinden, waar zij mogelijk zullen ontstaan en hoe die op te verzilveren of op te lossen zijn. Dit wordt bereikt door een beter inzicht in de vraagopbouw en ontwikkeling daarvan, alsook inzicht in welke modaliteiten het best passend zijn per gebiedstype en welke (gebiedspecifieke) instrumenten het beste groei kunnen opvangen.

Deze uitkomsten beiden een handreiking voor de regio's hoe regionaal OV ingezet kan worden voor huidige en toekomstige mobiliteitsvraagstukken. Voor het rijk vormen de resultaten – aangevuld met die van de regionale analyses – input voor een landelijke kwaliteitsbeeld bereikbaarheid die gemaakt wordt in samenhang met spoor en weg.

Bijlage 1 Schematische weergave LMCA regionaal OV

	(groot)stedelijk	substedelijk	Landelijk gebied
Verbetering van de bereikbaarheid van economisch belangrijkste locaties en sociale voorzieningen via een kwaliteitsverbetering voor regionaal OV			
Kwaliteitskader oplossing naar:			
<ul style="list-style-type: none"> - beschikbaarheid - snelheid - betrouwbaarheid - duurzaamheid - comfort - elasticiteit 			
Uitgesplitst naar plaats, tijd en doelgroep			
Markt en capaciteitsanalyses ter onderbouwing			
Voorbeeldvragen zijn:			
<u>Beschikbaarheid</u>			
Markt:	Wat is voor reizigers aanvaardbare reis/overstaptijd en overstapfrequentie?		
Capaciteit:	<ul style="list-style-type: none"> - aansluiting regionaal OV op trein (tijd en frequentie) - aandeel overstappers regionaal OV op trein en andersom - onder/overcapaciteit in spits/dal, werkdag/weekend - rol/capaciteit van treinen op HRN in regionaal vervoer 		
<u>Snelheid</u>			
Markt:	Wat is de groeiverwachting qua aantal reizigers op een verbinding met potentie?		
Capaciteit:	<ul style="list-style-type: none"> - vf-factor per modaliteit/type route - gemiddelde snelheid per modaliteit/type route - bereikbaarheidsstraal (radius) vanaf bestemmingslocatie (tijd) 		
<u>Betrouwbaarheid</u>			
Markt:	In hoeverre speelt voorspelbaarheid van de af te leggen reis een rol in de OV keuze van de reis?		
Capaciteit:	Wat zijn betrouwbaarheidsnormen en resultaten per modaliteit/type route?		
<u>Duurzaamheid</u>			
Markt:	Hoe laat de reiziger milieuaspecten meewegen bij zijn reisgedrag		
Capaciteit:	Wat is het aandeel 'duurzaam' materieel (hybride, waterstof, filter etc)?		
<u>Comfort</u>			
Markt:	Is de reiziger gevoelig voor verschillen in comfort voor verschillende reizigersgroepen, bijvoorbeeld als zakelijke reizigers meer comfort krijgen ten opzichte van studenten die minder comfort ontvangen?		
Capaciteit:	<ul style="list-style-type: none"> - aandeel lage vloermaterieel/aangepaste haltes/routes - aandeel beschutte haltes - aandeel haltes met dynamische reisinformatie 		
<u>Elasticiteit</u>			
Markt:	In hoeverre speelt de prijs een rol in de OV keuze?		
Capaciteit:	Hoe groot is de aanbodelasticiteit per modaliteit/type route?		
Voorstellen van decentrale overheden			
	A	A	A
	B	B	B
	C	C	C
Afwegingskader			
