

Investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020

INVESTEREN IN KWALITEIT
STROOMLIJNENET NOODZAKELIJK
VOOR BEHOUD PROVINCIAAL OV



DOORST

Investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020

INVESTEREN IN KWALITEIT STROOMLIJNENNET NOODZAKELIJK VOOR BEHOUD PROVINCIAAL OV

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Economische Zaken

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland
MediaProductie

Haarlem, september 2015

INHOUD

3 | 1 Inleiding

- 4 | 1.1 Verantwoording
- 4 | 1.2 Status van de Investeringsagenda
- 4 | 1.3 Leeswijzer

5 | 2 Aanleiding

- 6 | 2.1 Visie OV 2020
- 6 | 2.2 Financiën onder druk
 - 6 | 2.2.1 De oorzaken van het financiële probleem
 - 7 | 2.2.2 Wankel evenwicht

8 | 3 Kader en scope

- 9 | 3.1 Kader: investeren in stroomlijnen
- 9 | 3.2 Scope van trajecten en maatregelen

11 | 4 Karakterisering van het Provinciaal stroomlijnnet

- 12 | 4.1 Het belang van de stroomlijnen
- 12 | 4.2 Streefwaarden
 - 13 | 4.2.1 Noord-Holland Noord
 - 13 | 4.2.2 Haarlem-IJmond
 - 13 | 4.2.3 Gooi- en Vechtstreek
 - 13 | 4.2.4 Conclusie
- 13 | 4.3 Evaluatie doorstromingsprogramma's 2006 t/m 2014
 - 13 | 4.3.1 Regionet Korte Termijn
 - 14 | 4.3.2 Subsidieregeling Quick Win
doorstromingsmaatregelen

15 | 5 Organisatie en vervolg: van agenderen naar uitvoeren

- 16 | 5.1 Samenwerking formaliseren
- 16 | 5.2 Opdrachtgeverschap
- 17 | 5.3 Afspraken met de vervoerder(s)
- 17 | 5.4 Baten en kosten van de projecten
 - 17 | 5.4.1 Baten
 - 17 | 5.4.2 Kosten
 - 17 | 5.4.3 Dekking

18 | BIJLAGE

INLEIDING



1 AANLEIDING

Voor u ligt de Investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020 (Investeringsagenda), een document dat beoogt om vraagstukken en projecten die bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit en de kostendekkingsgraad van de provinciale stroomlijnen op de agenda te plaatsen van alle bij het OV betrokken partijen. Deze Investeringsagenda vormt het beleidskader voor investeringen in de doorstroming van het provinciaal busvervoer. De projecten die invulling geven aan de doelstellingen zijn opgenomen in het als bijlage bijgevoegde Uitvoeringsprogramma doorstroming OV 2015-2020 (Uitvoeringsprogramma).

Het Ontwerp van de Investeringsagenda heeft in de maanden maart en april 2015 ter consultatie gelegen. Daar waar opportuun zijn reacties van partijen verwerkt in deze definitieve versie van de Investeringsagenda en het Uitvoeringsprogramma. Alle reacties en onze antwoorden zijn gebundeld in een Reactienota Investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020 (Reactienota). De Investeringsagenda vormt het beleidskader voor investeringen in de doorstroming van het provinciaal busvervoer. De projecten die invulling geven aan de doelstellingen zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma.

De Investeringsagenda vloeit voort uit de acties/afspraken die in het kader van de Visie OV 2020¹ zijn gemaakt. Uit analyses die in het kader van de Investeringsagenda zijn verricht, komt naar voren dat de kwaliteit en kostendekkingsgraad van (een deel van) de stroomlijnen achterblijft bij in de OV- Visie gestelde streefwaarden. Dit is des te meer prangend omdat vanwege bezuinigingen bij het rijk de budgetten voor het OV steeds meer onder druk komen te staan. De Provincie is er zich van bewust dat de kost voor de baat uitgaat en dat er nu geïnvesteerd dient te worden in een kwalitatief goed en efficiënt bussysteem. Daarom luidt de kernboodschap die de Provincie met de Investeringsagenda wil uitdragen: **'Investeren in kwaliteit stroomlijnnennet is noodzakelijk voor behoud provinciaal OV'**.

1.1 Verantwoording

Tijdens het opstellen van de Investeringsagenda is regelmatig afgestemd met Connexxion (de huidige vervoerder in de drie concessiegebieden van de Provincie) en met de belangrijkste gemeenten, omdat daar een flink deel van de problematiek speelt. De gemeenten zijn cruciaal om

de doelen van de Investeringsagenda te bereiken; veel problemen voor de doorstroming van de bus bevinden zich in de steden. De Provincie streeft naar een vergaande mate van samenwerking met de gemeenten.

1.2 Status van de Investeringsagenda

Na vaststelling door Provinciale Staten heeft de Investeringsagenda de status van beleidskader voor doorstromingsprojecten voor de bus in de Provincie. De investeringsprojecten en de budgetten die nodig zijn om de doorstroming voor het OV op het gewenste niveau te brengen zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Veel problematiek speelt op het gemeentelijk wegennet, daarom zijn de projecten in het Uitvoeringsprogramma afgestemd met de gemeenten en kunnen ze op hun steun rekenen. GS willen graag in samenwerking met de gemeenten de opgaven aanpakken en de afspraken hierover in projectspecifieke overeenkomsten vastleggen.

Opname van projecten in het Uitvoeringsprogramma impliceert dat de Provincie voornemens is om middels het oplossen van knelpunten de doorstroming en kwaliteit van het OV te verbeteren en bereid is daarvoor te investeren. Het Uitvoeringsprogramma wordt gecoördineerd door de Provincie die hiertoe een programmamanager aanstelt.

Gedeputeerde Staten zetten gericht in op een spoedige uitvoering van de projecten. Om een snelle uitvoering te faciliteren bevat deze Investeringsagenda daarom ook voorstellen voor de organisatie, het opdrachtgeverschap en de projectfinanciering.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de aanleiding voor het opstellen van deze Investeringsagenda toegelicht en in hoofdstuk 3 worden kader en scope beschreven. Hoofdstuk 4 bevat een karakterisering van het functioneren van het huidige stroomlijnnennet. Hoofdstuk 5 bevat voorstellen voor de organisatie van de vervolgstappen en bevat een raming van baten en kosten van het Uitvoeringsprogramma.

Voor de leesbaarheid is er voor gekozen dit hoofdrapport beknopt te houden. Voor verdere details en onderbouwingen wordt verwezen naar de bijlagen die bij dit hoofdrapport zijn gevoegd. Het Uitvoeringsprogramma is als separate bijlage bijgevoegd.

¹ Visie openbaar vervoer 2020, april 2012.

AANLEIDING



2.1 Visie OV 2020

Op 6 februari 2012 (2011-69776) hebben Provinciale Staten de Visie OV 2020 vastgesteld. Met deze Visie streeft de Provincie ernaar om het OV zo in te zetten dat het meer mensen op een betere manier bedient. Uitvoering van de Visie OV vindt onder meer plaats door middel van het subsidiëren van kleinschalige doorstromingsmaatregelen op het stroomlijnnennet (de zogenaamde Quick Wins). Deze Quick Win projecten zijn primair gericht op het verbeteren van de kwaliteit voor de reizigers en niet op kostenbesparingen. Inmiddels is de noodzaak om effectief met de middelen voor het OV om te gaan toegenomen; er komt steeds minder geld van het rijk, de opbrengsten staan onder druk en tegelijkertijd nemen de kosten per eenheid productie verder toe ten gevolge van loon- en prijsontwikkelingen en indexatieverschillen. Dit zorgt voor een (financieel) dilemma dat opgelost moet worden voordat de enige oplossing het snijden in het voorzieningenniveau is. De in deze Investeringsagenda opgenomen investeringen hebben tot doel om eerdere investeringen in de Quick Win projecten aan te vullen, zodat per saldo zowel de kwaliteit voor de reiziger kan verbeteren, als de efficiency van het OV kan toenemen. Omdat de financiële problematiek een belangrijke aanleiding vormt voor het opstellen van de Investeringsagenda wordt daar onderstaand nader op ingegaan.

2.2 Financiën onder druk

De provincie staat als opdrachtgever van de openbaar vervoer concessies voor een lastige opgave; de voor OV beschikbare financiën komen steeds meer onder druk te staan. Oorzaken hiervan zijn verschillen tussen de indexering van inkomsten en uitgaven, minder budget vanuit het rijk (BDU) en hogere productieprijzen in de markt. De urgentie om efficiënt met de afnemende structurele financiële middelen om te gaan, neemt daardoor toe. Met het opstellen van de Investeringsagenda streven Gedeputeerde Staten ernaar om de kwaliteit en de kostendekkingsgraad te verhogen door middel van het aanpakken van infrastructurele knelpunten in de doorstroming. Hierdoor kan de exploitatiebijdrage efficiënter worden ingezet om een zo goed mogelijk aanbod aan openbaar vervoer te blijven rijden.

2.2.1 De oorzaken van het financiële probleem

Het financiële probleem heeft drie belangrijke oorzaken:

- Hogere indexatie van de uitgaven en lagere indexatie van de inkomsten.

Voorheen was de jaarlijkse indexatie van de busconcessies gelijk aan de indexatie van de rijksbijdrage BDU (BDU-index). In 2011 is in IPO (interprovinciaal overleg)-verband met de vervoerders afgesproken om bij nieuwe openbaar vervoercontracten een andere index toe te passen: de OV-index. De BDU-index is voornamelijk gebaseerd op de loonindex, terwijl in de OV-index naast lonen o.a. ook de brandstofprijzen zijn verwerkt. Momenteel indexeert het ministerie I&M de BDU met een lagere index dan de OV-index die de provincies richting vervoerders moeten aanhouden (zie tabel 1), waardoor een financieel gat ontstaat.

Tabel 1 Ontwikkeling indexering inkomsten en uitgaven

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Indexatie uitgaven OV (LBI)	0,55%	1,00%	2,00%	3,40%	2,99%	1,64%	4,74%	3,83%	3,83%
Indexatie inkomsten van het rijk (BDU)	0,55%	1,00%	2,00%	1,75%	2,80%	1,60%	1,80%	2,18%	1,23%

Bron: Panteia, 2014.

- Minder budget van het rijk

De Provincie ontvangt van het Rijk geld voor de exploitatie van het OV; de zogenaamde Brede Doeluitkering (BDU). Het Rijk heeft vanaf 2011 de BDU met circa 10% gekort door vier –elkaar versterkende – bezuinigingsmaatregelen. De komende jaren wordt een verdere bezuiniging verwacht.

- Hogere kostprijs.

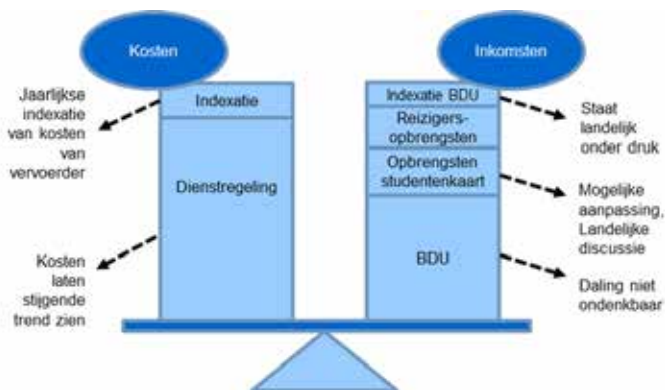
Er is momenteel in de markt sprake van een aanzienlijk hogere kostprijs per dienstregelingsuur (DRU) dan nu in de huidige contracten met de vervoerder is opgenomen. De kostprijs in de huidige contracten is € 95 per DRU (op basis van afspraken in 2006), terwijl momenteel in de

markt een kostprijs van ongeveer € 110 per DRU geldt (prijspeil 2014). Bij het afsluiten van nieuwe concessies bestaat dus het potentiële risico dat er of meer budget beschikbaar moet komen, of dat in het voorzieningenniveau gesneden zal moeten worden².

2.2.2 Wankel evenwicht

Met de Visie OV 2020 streeft de Provincie ernaar om het OV zo in te zetten dat het meer mensen op een betere manier worden bedient. Echter, doordat de financiële middelen afnemen heeft de Provincie minder geld te besteden voor het openbaar vervoer. Na het gereed komen van de Visie OV heeft de Provincie op een aantal plekken in het voorzieningenniveau moeten snijden. Dat heeft gelukkig geleid tot een omslag van de dalende trend: de laatste jaren zien we het aantal OV-reizigers weer toenemen, terwijl ook de stijgende kosten onder controle zijn; inkomsten en uitgaven zijn weer met elkaar in balans gekomen. Echter het is een wankel evenwicht. Er hoeft maar iets te gebeuren of de balans slaat door en er zal opnieuw in het aanbod aan openbaar vervoer gesneden moeten worden. Dit wankel evenwicht wordt zichtbaar in figuur 1. Bedreigingen liggen op de loer, maar er zijn ook kansen die benut kunnen worden. Het is nu tijd voor actie en een proactieve houding van de Provincie.

Figuur 1 OV in de Provincie Noord-Holland; een wankel evenwicht



De Investeringsagenda biedt een weg om uit dit dilemma te geraken doordat er knelpunten worden opgelost waarmee niet alleen de kwaliteit voor de reiziger toeneemt, maar tevens rijtijd en daarmee dienstregelingsuren worden bespaard. Deze bespaarde uren kunnen elders, waar de vervoervraag dit rechtvaardigt (dit kan dus zowel op het stroomlijnnennet als het aanvullende net zijn), weer worden ingezet. Ook is het mogelijk dat deze besparingen ingezet moeten worden om toekomstige bezuinigingen op te vangen. Hierdoor wordt met het beschikbare exploitatiebudget een zo goed mogelijk aanbod aan openbaar vervoer gecreëerd.

² Met name in de kleinere en meer landelijke concessies Gooi- en Vechtstreek en Noord-Holland Noord is dit risico aanwezig.

KADER EN SCOPE



3.1 Kader: investeren in stroomlijnen

In de Visie OV 2020 is de hiërarchie voor het OV vastgelegd. Stroomlijnen vormen hierin de ruggengraat van het provinciale busnet. Stroomlijnen zijn de circa 40 snelle verbindende lijnen die de grotere kernen bedienen. De R-Netlijnen zijn de paradepaardjes onder de stroomlijnen. Stroomlijnen rijden snel (streefwaarde is minimaal 25 km/u exclusief halteren³), frequent (norm is minimaal twee maal per uur) en sluiten aan op de trein die de hoofdstromen in en naar buiten de provincie verzorgt. Investerings in de stroomlijnen zijn toekomstvast en zullen bovendien sneller en meer rendement genereren dan die in de aanvullende lijnen, omdat er meer reizigers van de stroomlijnen gebruik maken. Op de stroomlijnen wordt de bulk van de reizigers vervoerd: ca. 85%. De resterende 15% van de reizigers reist met aanvullende lijnen en vraagafhankelijke OV-voorzieningen. Natuurlijk komen de baten van investeringen op het stroomlijnnennet ook de aanvullende lijnen ten goede. Als de ruggengraat van het net op orde is, zullen ook de haarvaten goed functioneren. En bovendien, op trajecten waar zowel stroomlijnen als aanvullende lijnen rijden profiteren ook de aanvullende lijnen van de investeringen. Als uitwerking van de Visie OV 2020 richten de projecten van het Uitvoeringsprogramma zich daarom op het netwerk waarover de stroomlijnen rijden⁴.

Met deze investeringen wordt er voor gezorgd dat de stroomlijnen in de toekomst over een geoptimaliseerd netwerk zullen rijden. Het zichtjaar voor de realisatie van de verbeteringen is 2020; gelijklopend dus met de beleidstermijn van de Visie OV 2020.

Stroomlijnen moeten niet verward worden met het fysieke infrastructuurnetwerk waarover deze lijnen rijden. Deze Investeringsagenda heeft niet primair de exploitatie van de stroomlijnen tot onderwerp, maar richt zich voornamelijk op verbeteringen aan het fysieke netwerk. Met de investeringen wordt er voor gezorgd dat de betrouwbaarheid en snelheid van de stroomlijnen verbetert.

3.2 Scope van trajecten en maatregelen

Op het stroomlijnnennetwerk binnen de provincie rijden niet alleen stroomlijnen van de Provincie Noord-Holland, maar ook van andere concessiebeheerders zoals de Stadsregio Amsterdam en de Provincies Utrecht en Zuid-Holland. Omdat het de Provincie Noord-Holland gaat om een integrale kwaliteitsverhoging voor de reiziger worden ook investeringsvoorstellen gedaan voor trajecten binnen de Provincie waar tevens andere concessiebeheerders rijden. In die gevallen wordt met de andere concessiebeheerders afgesproken dat studiekosten gezamenlijk worden gedragen en dat de eventuele revenuen van de Provinciale investeringen die aan de andere concessiebeheerders toevallen (in de vorm van bespaarde DRU's), door hen worden ingezet binnen Noord-Holland. Ook staat de Provincie hierbij op het standpunt dat er van wederkerigheid sprake moet zijn: de andere concessiebeheerders dienen op hun grondgebied ook te investeren op trajecten waar stroomlijnen van de Provincie Noord-Holland van profiteren. Bij de betreffende projecten in het Uitvoeringsprogramma worden hierover specifieke afspraken met de concessiebeheerders gemaakt. Uitgesloten van opname in het Uitvoeringsprogramma Doorstroming OV 2015-2020 zijn projecten waarover uitsluitend lijnen van andere concessiebeheerders rijden.

3 Voor het R-Net ligt de streefwaarde voor de snelheid nog iets hoger, namelijk op gemiddeld 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom.

4 Er worden geen voorstellen gedaan voor het railnetwerk. Daar waar in het vervolg van stroomlijnen wordt gesproken worden de stroomlijnen bus bedoeld.

Uit de analyse van de stroomlijnen, die in hoofdstuk 4 nader wordt beschreven, blijkt dat met name de betrouwbaarheid en de snelheid van de stroomlijnen punten van zorg zijn. De in deze Investeringsagenda voorgestelde maatregelen zijn op het verbeteren van deze aspecten gericht. Bijkomend voordeel van deze investeringsstrategie is dat ze niet alleen leiden tot een meer efficiënte middelenbesteding, maar tevens inspelen op de aspecten reistijd en betrouwbaarheid, die voor de reizigers van groot belang zijn; het mes snijdt dan dus aan twee kanten. Qua type maatregelen worden voornamelijk maatregelen in de fysieke infrastructuur (inclusief verkeerskundige maatregelen zoals optimaliseren van verkeerslichten voor de bus) voorgesteld. In deze Investeringsagenda zal evenwel ook aandacht zijn voor meer exploitatieve projecten zoals optimalisering van het halteringsproces. Gezien de verdeling van de verantwoordelijkheden zal het trekkerschap van dit type projecten bij de vervoerders komen te liggen, maar de Provincie zal actief op optimalisatie van de dienstregeling sturen.

De doelstellingen van deze Investeringsagenda zijn geformuleerd vanuit het OV-belang. De primaire focus van de maatregelen ligt daarom op het OV. Dat neemt niet weg dat, als met deze maatregelen werk-met-werk kan worden gemaakt en/of gelijktijdig andere belangen kunnen worden gediend (bijvoorbeeld voor andere weggebruikers zoals fietsers en automobilisten), de Provincie graag bereid is om in overleg met andere belanghebbenden de projectscope te verbreden.

Het is de ambitie om de projecten uiterlijk 2020 op straat te hebben. De uitvoeringsperiode betreft daarom de periode 2015-2020.

KARAKTERISERING VAN HET PROVINCIAAL STROOMLIJNENNET



In dit hoofdstuk wordt in meer detail ingegaan op het stroomlijnnennet. Allereerst wordt kort het belang van deze dragende lijnen aangegeven, vervolgens wordt ingegaan op hoe ze functioneren ten opzichte van de streefwaarden uit de Visie OV 2020 en ten slotte worden de verbeterprogramma's beschreven die vanaf 2006 zijn uitgevoerd.

4.1 Het belang van de stroomlijnen

In tabel 2 wordt het belang van de stroomlijnen voor de provincie aangegeven.

Tabel 2 Belang van de stroomlijnen (cijfers 2013)

Concessiegebied	DRU's	%	reiz.km.	%
stroomlijnen Haarlem/IJmond	307,000	91%	71,800,000	93%
aanvullende lijnen Haarlem/IJmond	30,500	9%	5,060,000	7%
stroomlijnen Gooi en Vechtstreek	163,000	87%	40,800,000	92%
aanvullende lijnen Gooi en Vechtstreek	24,000	13%	3,400,000	8%
stroomlijnen Noord-Holland Noord	228,000	66%	52,500,000	69%
aanvullende Noord-Holland Noord	118,000	34%	24,400,000	31%
stroomlijnen totaal 3 concessiegebieden	698,000	80%	165,200,000	84%
aanvullende lijnen totaal 3 concessiegebieden	173,000	20%	32,000,000	16%

Uit de tabel 2 wordt duidelijk dat over de hele provincie bezien 80% van het OV-aanbod op stroomlijnen wordt ingezet en 20% op aanvullende lijnen. Deze inzet is afhankelijk van de aard van het gebied; in het meer landelijke Noord-Holland Noord wordt er relatief veel productie op het aanvullend net geleverd, terwijl in het meer stedelijk gebied Haarlem-IJmond juist het accent zwaar op de stroomlijnen ligt. Het gebied Gooi- en Vechtstreek zit daar tussen in. Het beeld uitgedrukt in reizigerskilometers komt hiermee overeen; vraag en aanbod zijn dus redelijk in evenwicht.

4.2 Streefwaarden

In de Visie OV 2020 is het stroomlijnnennet gedefinieerd als: 'een verbindend netwerk, waarbij alle kernen van meer dan 3000 inwoners 7 dagen per week van vroeg in de ochtend tot laat in de avonds onderling verbonden zijn. Daarmee is dit stroomlijnnennet frequent, snel, betrouwbaar én toekomstvast tot 2020; de stroomlijnen van 2012 zullen ook in 2020 rijden'⁵.

De stroomlijnen hebben volgens de Visie OV de volgende kenmerken en streefwaarden:

- Rijden zeven dagen per week van 's morgens vroeg tot 's avonds laat;
- Rijden overdag bijna overal twee keer per uur of vaker en 's avonds minimaal eens per uur;
- Bieden een directe verbinding met een NS-station en/of ander belangrijk knooppunt;
- Rijden op regionale verbindingen exclusief halteren gemiddeld sneller dan 25 km/u (voor het R-Net ligt de streefwaarde voor de snelheid nog iets hoger, namelijk op gemiddeld 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom);
- Hebben in het landelijk gebied een kostendekkingsgraad⁶ van tenminste 35% en in de steden van tenminste 30%;
- Vervoeren (of zullen gaan vervoeren) zo mogelijk meer dan 800 reizigers per werkdag.

In de Visie OV zijn geen streefwaarden opgenomen voor het aspect betrouwbaarheid. Uit veel onderzoek komt naar voren dat reizigers betrouwbaarheid bijna even belangrijk vinden als snelheid en ook een hoge betrouwbaarheid is bovendien gunstig voor de efficiency. Aanvullend op de OV Visie heeft de Provincie daarom een streefwaarde voor de betrouwbaarheid geformuleerd: bussen vertrekken nooit eerder van een beginhalte, knooppunt of tijdhalte dan in de dienstregeling is aangegeven. 85% van de ritten vertrekt niet meer dan 2 minuten te laat van een beginhalte, knooppunt of tijdhalte.

⁵ Het gebruik van het OV is hierbij leidend.

⁶ Exclusief kosten infrastructuur.

Op basis van cijfers uit 2013 zijn de frequenties, snelheden, kostendekkingsgraden en reizigersaantallen getoetst. Alle stroomlijnen in de provincie bieden een directe verbinding met een NS-station en/of busknooppunt en het overgrote merendeel voldoet ook aan de streefwaarde voor de bedieningstijden. Onderstaand wordt per concessiegebied op de overige streefwaarden ingegaan. De onderliggende cijfers en verantwoordingen zijn opgenomen in bijlagen 1, 2 en 3.

4.2.1 Noord-Holland Noord

Rekening houdend met de regio-specifieke eigenschappen van Noord-Holland Noord (relatief lange lijnen in overwegend landelijk gebied, aansluiting op veerboot) kan vastgesteld worden dat de frequenties van stroomlijnen in Noord-Holland Noord voldoen aan de minimale eisen van de Visie OV. Daarentegen valt op dat een groot deel van de stroomlijnen in Noord-Holland Noord niet voldoet aan de bedieningstijden zoals gesteld is in de OV visie.

Opvallend is dat 2/3e van de lijnen in Noord-Holland Noord niet aan de streefwaarde voor het minimaal aantal reizigers voldoen, terwijl de kostendekkingsgraad over het algemeen wel aan de streefwaarden voldoet. De lage snelheden op de stadslijnen in Alkmaar alsmede op de lijn 160 (Alkmaar-Heerhugowaard) baren zorgen, want liggen ver onder de streefwaarde.

4.2.2 Haarlem-IJmond

De stroomlijnen in Haarlem/IJmond voldoen aan de streefwaarde voor de minimale frequentie en ook het aantal reizigers en de kostendekkingsgraad overstijgen over het algemeen het in de Visie OV gestelde minimum. Daarentegen voldoet net als in Noord-Holland Noord de gemiddelde snelheid op vijf van de negen stroomlijnen niet aan het gestelde minimum van 25 km/u.

Aangezien de stroomlijnen in Haarlem-IJmond vaak 4 keer per uur of meer rijden, zou het verhogen van de gemiddelde snelheid positief kunnen uitpakken op de efficiency van het net.

4.2.3 Gooi- en Vechtstreek

Vier van de tien stroomlijnen in de concessie Gooi- en Vechtstreek voldoen niet aan het minimaal aantal reizigers en acht van de tien lijnen niet aan de streefwaarde voor de gemiddelde snelheid⁷. Anders dan in de concessie Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord voldoen in Gooi- en Vechtstreek veel stroomlijnen ook niet aan de minimale eis van de kostendekkingsgraad (>30%).

4.2.4 Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat met name de relatief lage gemiddelde snelheden zorgen baren en dat er indicaties zijn dat ook betrouwbaarheid een probleem is. Verder dient ervoor gewaakt te worden dat met name in de concessie Noord-Holland Noord en Gooi- en Vechtstreek de reizigersaantallen niet verder afkalven. Met de projecten die in deze Investeringsagenda worden voorgesteld (zie het Uitvoeringsprogramma) wordt daarom beoogd: verhogen snelheden en verbeteren betrouwbaarheid, waardoor ook het aantal reizigers kan groeien.

4.3 Evaluatie doorstromingsprogramma's 2006 t/m 2014

Onderstaand wordt er een overzicht gegeven van de verschillende doorstromingsprogramma's die voortkomend uit de Visie OV 2020 in het verleden zijn uitgevoerd. Het betreft het programma Regionet Korte Termijn en de subsidieregeling Quick Win doorstromingsmaatregelen 2012-2014. Alle programma's betreffen relatief kleine maatregelen.

4.3.1 Regionet Korte Termijn

RegioNet Korte Termijn Bus omvat een programma van 15 miljoen euro EXINH-gelden die in 2006 zijn gereserveerd voor kleine maatregelen om de doorstroming van de RegioNet buslijnen te verbeteren, met name in Haarlem-IJmond en Gooi- en Vechtstreek. Basis voor het programma was een onderzoek naar knelpunten op de busroutes. Het programma liep officieel tot eind 2010. In dit programma zijn inmiddels 18 -voornamelijk kleinere- projecten in gemeenten gerealiseerd. Het gaat hierbij voornamelijk om optimalisaties van de verkeersregelingen om de bus beter te laten doorstromen. In bijlage 4 is het totaal overzicht opgenomen.

⁷ Uit een detailanalyse die hier niet is opgenomen is tevens gebleken dat er forse verschillen bestaan tussen de snelheden in spits en dal, hetgeen duidt op een grote onbetrouwbaarheid.

4.3.2 Subsidieregeling Quick Win doorstromingsmaatregelen

In het kader van de herverdeling van de € 100,1 miljoen EXINH-middelen die gereserveerd waren voor het project Spaarne Passage Zuidtangent, is op 13 december 2010 door Provinciale Staten een projectenlijst vastgesteld. Provinciale Staten hebben ingestemd met een reservering van ad € 7 miljoen voor Quick win doorstromingsmaatregelen OV. De uitvoeringsperiode betreft 2012-2015. Het programma bestaat uit twee onderdelen: a) maatregelen op (eigen) provinciale wegen ad € 2.275.000 en b) maatregelen door andere wegbeheerders ad € 4.725.000. De subsidieregeling bestaat uit drie tranches 2012, 2013 en 2014. Voor de tranches 2013 en 2014 zijn de restantbudgetten van Quick win 2012 en Regionet Korte Termijn gebruikt. De indieningstermijn voor 2014 sloot op 28 november 2014. In tabel 3 wordt de stand van zaken per 10 juli 2015 van de realisatie van de Quick Win-projecten van de programma's 2010-2013 gegeven. In bijlagen 4 t/m 6 is een overzicht van de individuele Quick Win- en Regionet-projecten opgenomen waarvoor subsidie is verleend.

Tabel 3 Stand van zaken Quick Win-projecten 2010-2015 per 10 juli 2015

	Projecten oorspronkelijk aangevraagd	Projecten in-getrokken	Projecten gericht op uitvoering	Projecten gerealiseerd (per 1 juli 2015)	Additioneel gereed voor 31 dec. 2015	Additioneel gereed na 31 december 2015
Gemeentelijke projecten	37	6	31	18	4	9
Provinciale projecten	8	2	6	3	1	2

Inmiddels is de inschrijving voor het Quick Win-programma 2014 gesloten met als resultaat dat voor 9 projecten door gemeenten subsidie is aangevraagd.

De Quick Win-aanpak – die is gericht op plukken van het ‘laaghangend fruit’ (kleinere geïsoleerde knelpunten die snel aangepakt kunnen worden) heeft tot kwaliteitsverhoging voor de reizigers geleid, doordat het ongeplande oponthoud op bepaalde kruisingen is verminderd. Ook is echter gebleken dat deze projecten niet tot substantiële besparingen op de exploitatiekosten hebben geleid. Met de projecten in het Uitvoeringsprogramma streven we ernaar om deze reeds gedane investeringen verder te benutten en om te zetten in substantiële besparingen.

ORGANISATIE EN VERVOLG: VAN AGENDEREN NAAR UITVOEREN



In het bijgevoegde Uitvoeringsprogramma zijn de projecten opgenomen waar de Provincie de komende jaren graag mee aan de slag wil gaan ter verbetering van de kwaliteit en efficiency van het provinciaal OV. In dit hoofdstuk wordt beschreven onder welke condities de uitvoering van de projecten vorm gaat krijgen.

5.1 Samenwerking formaliseren

Voor het uitvoeren van de projecten in het Uitvoeringsprogramma zijn meerdere partijen nodig. Met name de gemeenten zijn cruciaal, want veel projecten spelen op het gemeentelijk wegennet. Wij willen graag de afspraken die met gemeenten worden gemaakt vastleggen in overeenkomsten. In deze overeenkomsten worden specifieke afspraken vastgelegd over onder meer de inhoud en de planning van de door de gemeenten uit te voeren projecten die de doorstroming van het OV verbeteren. Dit maakt het mogelijk om rekening te houden met specifieke lokale omstandigheden en situaties en biedt dus flexibiliteit.

In de overeenkomst worden wederzijds afspraken vastgelegd ten aanzien van onder meer:

- projectdefinitie en -scope;
- trekkerschap en projectorganisatie;
- planning en fasering (voorbereidingsperiode en uitvoeringsperiode);
- beoogd uitvoeringstijdstip;
- intentie en wijze van samenwerking.

Het financiële kader voor het Uitvoeringsprogramma wordt gevormd door een nader te specificeren subsidie-instrument. Dit instrument regelt het financieel kader en de condities waaronder projecten voor subsidie in aanmerking komen. De Provincie hanteert daarbij het uitgangspunt dat voor projecten die positief bijdragen aan de doelen van de Investeringsagenda 100% subsidie voor het OV-gerelateerde gedeelte beschikbaar is. Daar waar werk-met-werk kan worden gemaakt kunnen met de provincie aanvullende financiële afspraken worden gemaakt. Studiekosten die niet onder de VAT vallen komen voor rekening van de Provincie. De samenwerkende partners dienen hun eigen ambtelijke capaciteit te regelen en te financieren. In het subsidie-instrument zal de procedure worden beschreven o.a. voor het aanvragen en het verantwoorden van de aangevraagde subsidie. Kosten voor beheer en onderhoud van de projecten worden nadrukkelijk uitgesloten van subsidie en komen voor rekening van de betreffende wegbeheerder.

Tezamen vormen de overeenkomst en het subsidie-instrument het juridisch-financieel instrumentarium waarbij dit instrumentarium zodanig wordt ontworpen dat de uitvoering en subsidiëring met zo min mogelijk administratieve rompslomp gepaard zal gaan. Na besluitvorming door PS van Investeringsagenda en Uitvoeringsprogramma zullen wij dit instrumentarium samen met de partners nader uitwerken

5.2 Opdrachtgeverschap

Het is van groot belang dat alle partijen bij de start van OV-infrastructuurprojecten goede en duidelijke afspraken maken over rollen en verantwoordelijkheden, gericht op het daadwerkelijk voor elkaar krijgen van de uitvoering van deze projecten. De komende periode gaat de Provincie in gesprek met haar partners om hier invulling aan te geven en hanteert daarbij de volgende beleidslijn.

De Provincie Noord-Holland voelt zich als opdrachtgever van het OV verantwoordelijk voor het op peil houden van een goed en betaalbaar voorzieningenniveau van het OV. Tevens is de Provincie de belangrijkste financier van OV-infrastructuur. Ten aanzien van het opdrachtgeverschap voor de in deze Investeringsagenda beschreven infrastructuurprojecten hanteert de Provincie de beleidslijn dat het opdrachtgeverschap voor OV-infrastructuurprojecten zich beperkt tot projecten geheel gelegen op het provinciale wegennet of gelegen daar waar het provinciaal wegennet en wegennetten van andere wegbeheerders in elkaar overgaan. Op verzoek van gemeenten is de Provincie tot de uitvoeringsfase tevens bereid het trekkerschap op zich te nemen van projecten die zich geheel op gemeentelijk grondgebied bevinden. In die gevallen is de Provincie ook bereid om de projectleider te leveren.

5.3 Afspraken met de vervoerder(s)

Ook met de vervoerders⁸ worden bindende afspraken gemaakt om –daar waar de investeringsprojecten aantoonbaar tot rijtijdverkorting en/of betere betrouwbaarheid leiden- de dienstregeling daadwerkelijk te optimaliseren. Ook worden met hen afspraken gemaakt over het inzetten (mogelijk ook voor opvangen van toekomstige bezuinigingen) van de aldus bespaarde DRU's. Deze afspraken worden enerzijds gekoppeld aan de nieuwe aanbestedingen, maar – wanneer daartoe aanleiding is- worden ze ook tussentijds gemaakt. Het programmateam zorgt voor het opstellen en bewaken van deze afspraken.

5.4 Baten en kosten van de projecten

5.4.1 Baten

Van de projecten in het Uitvoeringsprogramma (bijgevoegd) is een indicatieve raming opgesteld van de baten en kosten.

Indien alle trajectgebonden projecten uit deze Investeringsagenda uitgevoerd worden is een reële besparing van circa 14.200 DRU's per jaar te verwachten, hetgeen neerkomt op een jaarlijkse besparing (of elders in te zetten) budget van ruim € 1,4 mln. Door de toegenomen kwaliteit stijgen de reizigersinkomsten naar schatting met circa € 0,6 mln. per jaar. Dit is een onderschatting van de baten omdat alleen de baten van de toenemende betrouwbaarheid worden meegenomen. De baten van routeverkorting van de projecten zijn buiten beschouwing gelaten omdat die nog niet bekend zijn. Details van de berekeningen zijn opgenomen in bijlage 7.

5.4.2 Kosten

Aan een ingenieursbureau is in het kader van deze Investeringsagenda de opdracht gegeven om de meest omvangrijke projecten van een globale kostenindicatie te voorzien (marges van + en - 30%). De kosten van de overige projecten zijn op basis van ervaringen met de eerdere Quick Win projecten door een externe kostendeskundige ingeschat.

Omdat de maatregelen op dit moment nog indicatief zijn, zijn de kostenramingen dat ook. De ramingen zijn bedoeld om de maximale provinciale bijdrage per project te kunnen vaststellen. In de projectfase zullen ten behoeve van de subsidie-aanvragen de kosten en opbrengsten meer in detail worden geraamd door de betreffende wegbeheerder.

Met inachtnaam van deze kanttekeningen en afhankelijk van de gekozen oplossingsrichtingen voor het knelpunt, bedragen de kosten voor het oplossen van de knelpunten op deze trajecten maximaal 27,5 mln. Euro (exclusief BTW voor projecten op gemeentelijk grondgebied, inclusief BTW voor projecten op Rijkswegen). Deze €27,5 mln. zal besteed worden aan studie- en voorbereidingskosten, kosten voor het programmamanagement en uitvoeringskosten.

De contante waarde van een investering van € 27,5 mln (op basis van een zichtperiode van 20 jaar en een rekenrente van 5,5%) bedraagt € 9,4 mln. De baten/kosten-ratio op programmaniveau is dus minimaal 22%.

5.4.3 Dekking

Ter dekking van de noodzakelijke investeringen kan er theoretisch voor worden gekozen de besparing op de exploitatie contant te maken en in te zetten. Omdat de dreiging van afnemende budgetten blijft bestaan, zal inzet van exploitatiegelden leiden tot afname van het voorzieningenniveau, hetgeen strijdig is met de beleidslijn om het voorzieningenniveau minimaal op peil te houden (Visie OV 2020). Om snel met de uitvoering van de projecten te kunnen starten, worden Provinciale Staten verzocht om investeringsbudget beschikbaar te stellen. Dekking kan deels plaatsvinden uit vrijkomende middelen van eerdere Quick Win programma's en reserves OV en deels uit herbestemming van EXINH-OV gelden.

8 Momenteel rijdt Connexxion in alle drie de concessies. Gedurende de looptijd van het Uitvoeringsprogramma gaan in Noord-Holland Noord en Gooi- en Vechtstreek nieuwe aanbestedingsprocedures lopen.

BIJLAGE

BIJLAGE 1 HUIDIG FUNCTIONEREN STROOMLIJNEN NOORD-HOLLAND NOORD (2014)

Stroomlijn	Frequentie in de spits per uur	Gemiddelde snelheid spits > 25 km/u	Kostendekingsgraad (steden 30% regio 35%)	Minimaal 800 reiz. per werkdag ⁹
Stadslijn 2 Alkmaar Overdie - station – Daalmeer	2	21 km/u	0,35	1155
Stadslijn 3 Alkmaar Overdie - station – Daalmeer	2	35 km/u	0,35	438
Stadslijn 4 Alkmaar Overdie - station – Daalmeer	2	22 km/u	0,35	1059
Stadslijn 6 Bergen - Alkmaar NS – Heerhugowaard	2	24 km/u	0,38	1676
Stadslijn 11 Hoorn NS - Risdam - Abbekerk busstation	2	22 km/u	0,33	472
Stadslijn 12 Hoorn NS - Wognum - Opmeer – Hoogwoud	2	25 km/u	0,39	667
Stadslijn 28 Texel Veerhaven - Den Burg - De Koog	1	37 km/u	0,63	522
Stadslijn 32 Den Helder NS - Station Zuid - Julianadorp	2	30 km/u	0,44	576
Stadslijn 33 Den Helder NS - steiger TESO	1	18 km/u	0,54	643
Streeklijn 128 Hoorn NS – Noordbeemster	2	33 km/u	0,45	504
Streeklijn 129 Alkmaar NS - Noordbeemster – Purmerend	2	34 km/u	0,54	855
Streeklijn 131 Hoorn NS - Blokker – Wervershoof	1	34 km/u	0,51	419
Streeklijn 132 Hoorn NS - Wervershoof – Andijk	1	30 km/u	0,45	446
Streeklijn 134 Hoorn NS - Abbekerk Dorp – Wieringerwerf	1	40 km/u	0,55	191
Streeklijn 135 Hoorn NS - Den Oever - Den Helder NS	1	51 km/u	0,67	918
Streeklijn 139 Hoorn NS - Abbekerk – Medemblik	niet	41 km/u	0,47	42
Streeklijn 160 Alkmaar NS - Heerhugowaard	4	28 km/u	0,28	1448
Streeklijn 163 (gedeeltelijk stroomlijn tot Akersloot) Alkmaar NS - Akersloot - Uitgeest NS	1	27 km/u	0,38	308
Streeklijn 165 Alkmaar NS - Egmond a. Zee – Castricum	2	26 km/u	0,47	593
Streeklijn 167 gedeelte tussen Alkmaar en Castricum	2	25 km/u	0,50	954
Sneldienst 210 Alkmaar NS – Oudkarspel	2	31 km/u	0,65	425
Sneldienst 239 Hoorn NS - Abbekerk – Medemblik	2	42 km/u	0,51	852
Streeklijn 151 (gedeeltelijk stroomlijn tot Petten) Alkmaar NS - Petten – Julianadorp	2	39 km/i	0,50	772
Streeklijn 157 (gedeeltelijk stroomlijn tot Tuitjenhorn) Alkmaar NS - Tuitjenhorn - Schagen NS	2	35 km/u	0,45	696

9 MIPOV, september 2014. De cijfers zijn exclusief reizigers die een losse kaart kopen. Gemiddeld gebruik los kaartje in landelijk gebied is circa 20%.

BIJLAGE 2 HUIDIG FUNCTIONEREN STROOMLIJNEN HAARLEM-IJMOND

Stroomlijn	Frequentie in de spits per uur	Gemiddelde snelheid spits >25 km/u	Kostendek-kingsgraad (steden 30% regio 35%)	Minimaal 800 reiz. per werkdag ¹⁰
Stadslijn 2 Spaarnwoude Station - Haarlem Delftplein	6 keer per uur, 's avonds 2 keer per uur, weekend 4 keer per uur en 's avonds 2 per uur	15,2 km/u	0,41	3020
Streeklijn 3 Haarlem-Schalkwijk - IJmuiden	Overdag 4 keer per uur, 's avonds 2 keer per uur. Ook i/h weekend	19,3 km/u	0,53	4220
Streeklijn 73 Haarlem-Schalkwijk - Beverwijk - Uitgeest	Overdag 4 keer per uur, 's avonds 2 keer per uur. Ook i/h weekend	21,1 km/u	0,53	5870
Streeklijn 74 IJmuiden Beverwijk (- Heemskerck)	Ma-zo 2 keer per uur	23,8 km/u	0,5	829
Streeklijn 75 Haarlem NS - IJmuiden	5 keer per uur, 's avonds 4 keer per uur. 's week-ends 4 keer per uur	24,9 km/u	0,57	2810
Streeklijn 78 Beverwijk NS - Wijk aan Zee	Ma-zo 2 keer per uur	28,8 km/u	0,48	559
Streeklijn 80 Zandvoort - Amsterdam Marnixstraat	Overdag 4 keer per uur, 's avonds 2 keer per uur. Ook i/h weekend	25,6 km/u	0,64	3860
Streeklijn 81 Zandvoort - Bloemendaal aan Zee - Haarlem	Ma-zo 2 keer per uur	23,1 km/u	0,51	1350
Streeklijn 82 IJmuiden - Amsterdam-Mar-nixstraat	l/d spits 4 keer per uur, dal 2 keer, 's avonds 2 keer per uur, 's weekend twee per uur	29,6 km/u	0,65	2430

BIJLAGE 3 HUIDIG FUNCTIONEREN STROOMLIJNEN GOOI- EN VECHTSTREEK

Stroomlijn	Frequentie in de spits per uur	Gemiddelde snelheid spits >25 km/u	Kostendek-kingsgraad (steden 30% regio 35%)	Minimaal 800 reiz. per werkdag ¹⁰
Stadslijn 1, Hilversum NS - Kerkelanden	4 keer overdag 2 keer 's avonds weekend ook	16 km/u	0,29	1467
Streeklijn 100, Bussum NS - Huizen - Blaricum Carpoolplaats	Altijd 2 keer uur	22 km/u	0,29	854
Streeklijn 101, Bussum NS - Blar. Carpoolplaats - Hilversum NS	Twee keer per uur overdag weekend rijdt niet	23 km/u	0,38	810
Streeklijn 104, Hilversum NS - Nieuw-Loosdrecht	Twee keer per uur altijd avonds 1 keer p/u	19 km/u	0,25	642
Streeklijn 105, Hilversum NS - 's-Graveland (- Bussum NS)	Twee keer per uur altijd avonds 1 keer p/u	15 km/u	0,25	482
Streeklijn 107, Hilversum NS - Bussum-Zuid - Huizen	Twee keer per uur altijd avonds 1 keer p/u	18 km/u	0,26	375
Streeklijn 108, Hilversum NS - Laren - Huizen	Twee keer per uur altijd avonds 1 keer p/u	19 km/u	0,35	825
Streeklijn 109, Hilversum NS - Eemnes - Bussum NS	Twee keer per uur altijd avonds 1 keer p/u	22 km/u	0,29	1030
Streeklijn 110, Bussum NS - Muiden - Weesp NS	Twee keer per uur altijd avonds 1 keer p/u	27 km/u	0,30	500
Streeklijn 320, R-netlijn Hilversum - Huizen - Amsterdam Amstel	4 keer per uur, avonds 2 keer oer uur ook in het weekend.	35 km/u	0,52	5660

¹⁰ MIPOV, september 2014. De cijfers zijn exclusief reizigers die een losse kaart kopen. Gemiddeld gebruik los kaartje in landelijk gebied is circa 20%.

BIJLAGE 4 REALISATIES IN KADER VAN PROGRAMMA REGIONET.

Regionet	Projectnaam
Haarlem	Doorstroming Schotersingel-Kennemerbrug
Naarden	Drie kruispunten (Afrit A1, kruising Brediusweg - A'foortsestraatweg kruising Rijksweg-Wilhelminalaan)
Bussum	Kruising Brinklaan-Brediusweg
Heerhugowaard	Haltes HAL-OV corridor
Muiden	P+R Maxisweg
Zandvoort	Tolweg-Prinsesseweg
Haarlem	Verplaatsen halte Rijksstraatweg/Zaanenlaan
Velsen	Los-en laadplaats IJmuiden
Haarlem	Doorstroming Dreef/Paviljoenslaan
Hilversum	Haltevoorziening station
Huizen	Haltes RegioNet lijnen 100 en 320 (101)
Velsen	Halte Zeewijkplein
Blaricum	Busstation Tergooi ziekenhuis
Naarden	RegioNet halte Gooimeer in Naarden
Haarlem	Aanleg busstrook Schipholweg vanaf Prins Bernardlaan
Haarlem	Busstrook Zuiderhoutlaan richting Spanjaardslaan
Haarlem	Turfmarkt
Heerhugowaard	Busdoorsteek

BIJLAGE 5 STAND VAN ZAKEN QUICK WIN-PROJECTEN 2012-2013 OP GEMEENTELIJKE WEGEN PER JULI 2015.

Quick Win 2012	Gemeente	Stand van zaken	Projectnaam	Maatregel
Quick Win 2012	Alkmaar	Op straat gerealiseerd	Stationsweg - Helderseweg	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2012	Alkmaar	Op straat gerealiseerd	Nieuwe Schermerweg - Rijnstraat	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2012	Alkmaar	Op straat gerealiseerd	Nieuwe Schermerweg - Saturnustraat - Edisonweg	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2012	Alkmaar	Op straat gerealiseerd	Bergerweg - Wognumse buurt	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2012	Velsen	Op straat gerealiseerd	Velserbroekse dreef doorstromingsmaatregelen	optimalisering van de verkeersregelinstallaties en fysieke maatregelen aan de weg
Quick Win 2012	Haarlem	Op straat gerealiseerd	Schipholweg streng	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2012	Heerhugow.	Op straat gerealiseerd	Westtangent-Robijn	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2012	Heerhugow.	Op straat gerealiseerd	Zuidtangent-Westtangent	capaciteitsuitbreiding door extra rijstrook
Quick Win 2012	Hilversum	Op straat gerealiseerd	Schapenkamp-Beatrixtunnel-Prins Bernhardstraat (PNH pakt dit op, omdat Hilversum te laat was met aanbesteden)	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2013	Beverwijk	Moet nog gerealiseerd worden	Halve Maan-Velserweg-Vondellaan	optimalisering van de verkeersregelinstallaties en fysieke maatregelen aan de weg
Quick Win 2013	Heemstede	Op straat gerealiseerd	Wipperplein	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2013	Heemstede	Op straat gerealiseerd	Zandvoortselaan - Herenweg	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2013	Alkmaar	Op straat gerealiseerd	Julianalaan-Stolberglaan-Kennemerstraatweg	optimalisering van de verkeersregelinstallaties en fysieke maatregelen aan de weg
Quick Win 2013	Alkmaar	Op straat gerealiseerd	Helderseweg-Stationsweg	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2013	Alkmaar	Op straat gerealiseerd	Nieuwe Schermerweg Saturnustraat-Edisonweg	optimalisering van de verkeersregelinstallaties en fysieke maatregelen aan de weg
Quick Win 2013	Alkmaar	Op straat gerealiseerd	Bergerweg-Scharlo-Stationsweg	optimalisering van de verkeersregelinstallaties
Quick Win 2013	Velsen	Zit in QW 2014	Hoofdstraat-Delftplein-Vlietweg	fysieke maatregelen aan de weg
Quick Win 2013	Velsen	Moet nog gerealiseerd worden	Parkweg-'s Gravenlust-Rijksweg-Amsterdamseweg	optimalisering van de verkeersregelinstallaties en fysieke maatregelen aan de weg
Quick Win 2013	Velsen	Moet nog gerealiseerd worden	Stationsweg-Pontplein-Kanaaldijk	optimalisering van de verkeersregelinstallaties en fysieke maatregelen aan de weg
Quick Win 2013	Naarden	Zit in QW 2014	Rijksweg- Lambertus Hortensiuslaan	optimalisering van de verkeersregelinstallaties en fysieke maatregelen aan de weg
Quick Win 2013	Hilversum	Zit in QW 2014	Kerkbrink-Brinkweg-Vaartweg	optimalisering van de verkeersregelinstallaties en fysieke maatregelen aan de weg
Quick Win 2013	Wijdmeren	Op straat gerealiseerd	KAR Leeuwenlaan-Noordereinde	optimalisering van de verkeersregelinstallatie
Quick Win 2013	Haarlem	Moet nog gerealiseerd worden	Prins Bernhardlaan- Schipholweg	optimalisering van de verkeersregelinstallaties en fysieke maatregelen aan de weg

BIJLAGE 6 PROJECTEN OP PROVINCIALE WEGEN

Programma doorstromingsprojecten PNH wegen	Projectnaam	Stand van zaken
Regionet	Busoprit en vluchtstrookgebruik A27 Hilversum oostzijde	Op straat gerealiseerd
Regionet	Afkoopsom beheer en onderhoud busoprit A27 aan RWS Utrecht	Op straat gerealiseerd
Regionet	Doorstroming bij station Uitgeest (keerlus korter gemaakt)	Op straat gerealiseerd
Regionet	N527-A1 Crailoseweg	Afgerond (hetzelfde project QW 2012 Huizen, Crailoseweg (rechtsafstrook))
Regionet	Realisatie R-net halte Gooimeer op rijksweg	Afgerond
Quick Win 2012	Velserbroek, westelijke afrit N208	Afgerond
Quick Win 2012	Huizen, Crailoseweg (rechtsafstrook)	Afgerond
Quick Win 2012	Hilversum, Crailoseweg na Nieuwe Crailoseweg (verlengen opstelstroken)	In proces
Quick Win 2012	Alkmaar, nieuwe Schemerweg	In proces
Quick Win 2012	weefstrook+busdoorsteek N208 bij Velsbroek	Gestopt
Quick Win 2012	Alkmaar, Bergerweg - Martin Luther kingweg	In proces
Quick Win 2013	Alkmaar, Herenweg-Nollenweg	In proces
Quick Win 2013	Texel, Molwerk-Lansdiep-Pontweg	Gestopt
Quick Win 2013	Blaricum, busbaan busstation Tergooi	Afgerond

BIJLAGE 7 WERKWIJZE RAMING BATEN VOOR DE EXPLOITATIE.

In deze bijlage wordt de berekenwijze van de baten gespecificeerd. De baten bestaan uit twee componenten:

- 1 besparing op DRU's en daarmee op exploitatiekosten;
- 2 extra reizigersinkomsten ten gevolge van toename kwaliteit.

1 Besparing DRU's en exploitatiekosten

- 1 Door Keypoint consultancy (KP) is per traject onder meer het verschil tussen het 30e en 15e percentiel snelheid bepaald. Deze is gebruikt om de DRU-besparing te berekenen. Voor het bepalen van de rijtijdbesparing is dus niet gerekend met de potentieel maximale rijtijdwinst (verschil tussen 85e en 15e percentiel snelheid) waarbij door de maatregelen alle ritten op de rijtijd van de nu snelste rit zouden uitkomen, maar is een meer realistische benadering gekozen waarbij met gemiddeld 38% van het theoretisch maximale effect is gerekend.
- 2 Het aantal ritten dat in de database van KP zit moet worden opgehoogd om naar een jaartotaal te komen. Het door KP gebruikte aantal ritten van de stroomlijnen is afkomstig uit de GOVI-data en gebaseerd op werkdagen in een half jaar.
- 3 Uit de logboeken van Keypoint blijkt dat in GOVI ca. 10% van de ritten niet wordt geregistreerd. Het werkelijk aantal dienstregelingsritten op werkdagen is dus 10% hoger.
- 4 De Keypoint-berekeningen zijn op de werkdag gebaseerd. Uit tabel A in deze bijlage (gebaseerd op de concessie Haarlem-IJmond) blijkt dat de gemiddelde ophoogfactor om van werkdag naar jaar op te hogen 30% is. Echter omdat de doorstromingsproblematiek op za/zo lager dan op werkdag, is een ophoogfactor van 15% gebruikt.
- 5 De effecten zijn door KP alleen voor de stroomlijnen bepaald. Ook aanvullende lijnen maken van de stroomlijninfrastructuur gebruik. Over heel de provincie is het aanbod van aanvullende lijnen ca. 20% van stroomlijnen. Echter niet overal op onze projecten maken ook aanvullende lijnen gebruik van de stroomlijninfra. We nemen aan dat dit in 5% van de gevallen wel zo is; dus extra ophoogfactor van 5%.
- 6 De totale ophoogfactor komt daarmee op 132.825
- 7 DRU-prijs maatschappelijk is op € 100 aangenomen.

Tabel A Verhouding ritten werkdag en za/zo, Bron: Haarlem-IJmond, 2014

#ritten per lijn	1 wd	ma-vr	za	zo	factor
78	39	195	36	34	36%
2	64	320	58	33	28%
3	75	375	71	67	37%
73	70	350	61	54	33%
74	37	185	35	32	36%
75	130	650	107	71	27%
80	67	335	64	38	30%
81	35	175	34	29	36%
82	39	195	42	31	37%

2 Extra opbrengsten tgv. kwaliteitsverhoging

- 1 Op de lijnen waar projecten zijn voorzien zal de rijtijd van de bus afnemen en daarmee ook de reistijd voor de reizigers. Dit en de extra betrouwbaarheid die hierdoor ontstaat zal tot extra reizigers leiden en extra opbrengsten genereren.
- 2 Aangenomen is dat gemiddelde reistijd gelijk is aan de gemiddelde trajectomlooptijd. Dit komt neer op de aanname van een gemiddelde reistijd per bus van 32 minuten. De procentuele afname in reistijd per lijn is daarmee gelijk aan de procentuele afname van de trajectomlooptijd per lijn.
- 3 De totale afname van de reistijd ten gevolge van het uitvoeren van de projecten komt hiermee op 4%.
- 4 We hanteren een reistijdelasticiteit van 0,5 (bron: PNH, Verkeerskundige rapportage HOV-tracé Huizen-Blaricum), hetgeen impliceert dat de 4% reistijd-besparing tot 2% groei aan reizigerskilometers (rkm's) op de betreffende lijnen leidt. Het totaal aantal rkm's in 2013 op de lijnen waarop projecten worden uitgevoerd (ex. lijn 320) bedraagt ruim 156 mln. De groei van 2% leidt dus tot ruim 3,1 mln extra rkm's.
- 5 In 2013 waren de opbrengsten voor de 3 concessie € 38,5 mln en werden er 197 mln. rkm's gemaakt. De opbrengst per rkm is dus € 0.195 Euro.
- 6 De totale extra opbrengst ten gevolge van de projecten komt daarmee op circa 6 ton Euro. NB. dit is een voorzichtige schatting, want:
 - niet van alle projectlijnen zijn de opbrengsten bekend
 - bovendien zijn de rkm's uitsluitende gebaseerd op de chipcard.

HAARLEM, SEPTEMBER 2015

MINING OV 2015-2020