

Nota van Reactie, OV Visie

Juni 2010

In gevolge de inspraakverordening Regio Twente zoals vastgesteld bij Besluit regioraad van 29 september 1997 heeft het Dagelijks Bestuur van Regio Twente op 12 mei 2010 besloten tot het houden van een inspraakprocedure voor de visie op het openbaar vervoer 2010 – 2018.

De inspraaktermijn duurde 4 weken van maandag 19 april 2010 tot en met maandag 17 mei 2010. Gedurende deze periode is het ROCOV formeel om een zienswijze gevraagd en kon ieder inwoner en/of belanghebbende het plan inzien. Publicaties zijn geplaatst in alle Twentse huis-aan-huisbladen én op internet. De visie kon op het kantoor van Regio Twente ingezien worden en via internet digitaal opgehaald worden. Tevens zijn alle bekende en betrokken belangenorganisaties en alle Twentse gemeenten per brief geïnformeerd waarbij als bijlage een schriftelijk exemplaar is meegezonden. In de derde week van de inspraaktermijn is een informatieavond gehouden voor diverse belangenbehartigers van zorginstellingen waarbij middels een presentatie en een vragenronde extra uitleg is gegeven over de visie. Van deze vergadering is geen verslag gemaakt, maar de vergadering heeft mede geleid tot de vorming van de reactie van Sentrum, VSOV en het ROCOV.

Als gevolg van de inspraakperiode zijn er diverse zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn gebundeld en van een reactie voorzien in deze reactienota. De reactienota wordt voor advies voorgelegd aan het ambtelijk overleg, portefeuillehoudersoverleg en het ROCOV. De reactienota wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het dagelijks bestuur.

Op grond van de vastgestelde reactienota zal het concept van de OV-visie herschreven worden tot een voorstel voor de definitieve visie. Naar verwachting zal deze in oktober 2010 ter besluitvorming aangeboden worden aan de Regioraad.

Zienswijzen ontvangen van:

01	Mevrouw Smit (Reigerstraat 16, 7523 VC Enschede	09	Gemeente Enschede, de heer R. van den Hof
02	Gemeente Borne (de heer J. Wissink)	10	Gemeente Haaksbergen, de heer A.H. Smits
03	Gemeente Tubbergen (de heer J. Beekman)	11	VSOV, De heer W. Mantel
04	SENtrum, mevrouw G. Kleijwegt, beleidsmedewerker Mobiliteit. Postbus 134, 8100 AC Raalte	12	De heer G. Kant, Enschede
05	Programma A1 Zone, programma manager A1 zone	13	Gemeente Rijssen – Holten, de heer H. Hoksbergen
06	Kamer van Koophandel, de heer W. van Dalfsen	14	Gemeente Wierden, De heer Pasman
07	Gemeente Twenterand, de heer G. Hofman	15	9292
08	Gemeente Losser, de heer E. Steijns	16	Gemeente Hengelo, de heer M. Wennink

Nr.	Zienswijze ontvangen van	Inhoudelijke zienswijze	Reactie op de zienswijze
1.1	01 Mevrouw Smit	5.6.3. Verzoek om lijn 7 wederom gratis te laten zijn voor houders van een Regiotaxipas.	<p>Het project 'gratis OV voor regiotaxipashouders' was vooral bedoeld om houders van een regiotaxipas het OV te laten (her)ontdekken na de verbeteringen voor de toegankelijkheid die in de afgelopen jaren doorgevoerd zijn. Gezien het gebruik is de actie een groot succes geweest.</p> <p>Het aanbieden van gratis openbaar vervoer heeft echter grote nadelen. Met de opbrengsten van de kaartverkoop wordt ongeveer de helft van het openbaar vervoer in Twente betaald. Wanneer de reizigersopbrengsten verdwijnen, kan Regio Twente (onder gelijkblijvende condities) nog maar de helft van het aantal bussen laten rijden. Dit terwijl er in die situatie juist meer behoefte aan is. Wanneer niet iedereen maar wel een bepaalde doelgroep gratis vervoerd wordt, is dit effect naar verhouding van het aantal reizigers.</p> <p>Tevens wordt de bus dan ook meer voor korte ritten gebruikt. Het hogere aantal in- en uitstappende reizigers leidt tot vertragingen en problemen met de dienstregeling. In Hengelo heeft dit al geleid tot het schrappen van delen van routes en haltes.</p> <p>Het laatste probleem dat hier genoemd wordt, is het oneigenlijk gebruik. Gratis OV kan mensen helpen voor wie anders de ritkosten een te hoog obstakel zijn om de rit te maken. Tijdens de proef werd Gratis OV echter aangeboden aan alle regiotaxipashouders. Ook aan de mensen voor wie de prijs geen belemmering was. Daarmee wordt voor een groot deel een stimulans aangeboden aan mensen die deze stimulans niet nodig hebben.</p> <p>Met gemeenten kan in overleg getreden worden om een OV-Chip pas met een tegoed aan te bieden aan mensen met een laag inkomen. Op deze wijze wordt de inkomensherverdeling direct bij de juiste doelgroep en op het juiste budget uitgevoerd.</p>
2.1	02 Gemeente Borne	2.2.7. In de visie wordt nauwelijks aandacht besteed	Een toename van het gebruik van het spoor kan

	De heer J. Wissink	aan de leefbaarheidproblemen die het toenemend gebruik van het spoor met zich meebrengen. Naast het personenvervoer is hier het goederenvervoer een belangrijke factor. Ook in de OV-Visie zou aandacht besteed moeten worden aan deze leefbaarheidproblemen en de mogelijke oplossingsrichtingen hiervoor .	inderdaad leiden tot een overschrijding van geluidsnormen voor de omgeving en het veroorzaken van overlast en schade in de omgeving door trillingen via de ondergrond en de lucht. In de visie over het openbaar vervoer wordt niet ingegaan op de toename van het goederenvervoer omdat dit een ander onderwerp is dat slechts indirect (door verdringing van het regionale reizigersverkeer en door de toename van trillingen) van invloed is op het reizigersverkeer. De mening van de Regio is dat Twente niet onevenredig zwaar belast mag worden met doorgaand goederenvervoer per spoor en dat negatieve effecten van extra goederenvervoer voorkomen dienen te worden.
2.2	02 Gemeente Borne De heer J. Wissink	5.5.2 In de visie is aangegeven dat de keuze voor de variant met twee sporen tussen Wierden en Enschede gehandhaafd blijft. Gezien de toename van het aantal treinen op dit traject lijkt het voor de hand te liggen om deze keuze te heroverwegen.	Het uitbreiden van het aantal sporen tussen Wierden en Enschede is onderzocht tijdens de studie voor het Agglonet. De huidige extra dienstregeling was voorzien in deze studie en leidde toen niet tot het besluit om een viersporen traject aan te leggen tussen Wierden en Enschede mede vanwege de hoge kosten en ruimtelijke effecten rond de centra die deze keuze met zich mee brengt. Viersporigheid zou een capaciteitsuitbreiding kunnen faciliteren die in de komende jaren van de visie nog niet ingevuld zou worden.
2.3	02 Gemeente Borne De heer J. Wissink	5.5.4. Een aantal stations is aan opwaardering toe, waaronder het station Borne. De verbetering van de informatievoorziening kan gekoppeld worden aan investeringen in de kwaliteit van deze stations.	De voorgenomen opwaardering biedt zeker een kans om ook de verbeteringen in de informatievoorziening mee te nemen. Bij de uitvoering dient hiermee rekening gehouden te worden. In de visie leidt dit niet tot een wijziging van de tekst.
2.4	02 Gemeente Borne De heer J. Wissink	5.6.5 Hier ontbreekt de relatie met Borne. Zijn er ideeën om de HOV door te trekken naar de Bornsche Maten, is hier vroeger een mobiliteitstoets uitgevoerd?	Er zijn op de korte termijn geen ideeën om de HOV lijn vanuit Hengelo door te trekken tot de Bornsche Maten. Gezien de ontwikkeling van de Bornsche Maten kan een heroverweging van de lijnvoering van lijn 51 over een paar jaar wenselijk zijn om een betere verdeling van het OV over de kern mogelijk te maken. De huidige doorgaande weg van Hengelo naar Zenderen kan dan na het aanbrengen van een knip zo rustig worden dat deze door middel van een bussluis

			<p>geschikt wordt om als HOV-lijn dienst te doen. Het OV wordt op deze wijze ingevuld met een treinverbinding voor het westelijk deel van Borne en een snelle busverbinding voor het oostelijk deel van Borne. Verdere invulling van dit idee dient uitgewerkt te worden in samenspraak met de gemeenten en de vervoerder.</p> <p>Overigens is los van de visie door Gemeente Hengelo dezelfde wens geuit.</p>
2.5	<p>02 Gemeente Borne De heer J. Wissink</p>	<p>5.6.6 De betrouwbaarheid van de treintaxi laat in mijn ogen te wensen over. Zijn hier gegevens over? En het dekkingsgebied van de treintaxi, kan daar Borne in meegenomen worden?</p>	<p>De opzet van het systeem van de treintaxi valt onder de verantwoordelijkheid van de NS. NS bepaald zowel de stations waarop het concept wordt aangeboden, de reizigersprijs en de maximale afstand waarover reizigers vervoerd kunnen worden. Borne valt binnen het bedieningsgebied van Hengelo, en heeft en krijgt geen eigen Treintaxi product aangeboden vanwege de lage verwachte vervoersvraag.</p> <p>Regio Twente controleert de hoeveelheid van gereden ritten en de facturen, maar niet de betrouwbaarheid van de treintaxi.</p>
2.6	<p>02 Gemeente Borne De heer J. Wissink</p>	<p>5.6.5. Welke ontwikkelmogelijkheden zijn er voor bijvoorbeeld Buslijn 51 welke parallel langs het spoor loopt.</p>	<p>De visie gaat niet in op specifieke lijnen binnen het concessiegebied. De vraag naar ontwikkelmogelijkheden zal worden opgenomen met de huidige vervoerder. Zie hiertoe ook het antwoord op de HOV richting Bornsche Maten.</p>
2.7	<p>02 Gemeente Borne De heer J. Wissink</p>	<p>5.6.3. OV chipkaart tarief nu per km, wordt ook onderzocht of het mogelijk is om het tarief te bepalen op basis van hemelsbrede afstand? Volgens mij is dit eerlijker voor de passagier, je zit bijvoorbeeld in Hengelo al langer in de trein en moet ook nog eens veel meer betalen.</p>	<p>De keuze tussen een ritprijs per daadwerkelijk gereden afstand en een hemelsbrede afgelegde afstand is helemaal in het begin bij de ontwikkeling van het OV-chipkaart systeem gemaakt. In 2009 is deze keuze vanuit Regio Twente nog een keer bediscussieerd met de vervoerder vanwege de lusproblematiek in de dienstregeling. De huidige keuze is gebaseerd op het principe van belasting van het systeem. Langer reizen betekent meer gebruik van het vervoermiddel en daarmee een hogere belasting. Het zet de reiziger aan om, wanneer er een keuzemogelijkheid is, de kortste route te kiezen en niet de gemakkelijkste. Het hemelsbrede tarief is</p>

			gebaseerd op de verplaatsingsbehoefte van de reiziger. Dit tarief spoort niet aan tot een doelmatig gebruik van de voorziening. Daarom is van de twee systemen gekozen voor het systeem met de meeste voordelen. Een perfect systeem is er niet.
3.1	03 Gemeente Tubbergen de heer J. Beekman	5.1. Nadrukkelijke wens om een snelle busverbinding tussen Tubbergen en Hengelo gerealiseerd te krijgen als uitwerking van het voornemen om streekbussen in te zetten met centrale haltes in middelgrote kernen. Dit om lijn 64 te ontlasten en een goede verbinding met Enschede te krijgen.	Dit concrete voorstel past binnen de visie en zal na vaststelling van de visie opgenomen worden met de vervoerder. In de toekomst zullen relaties zoals deze nu tussen Tubbergen en Hengelo/Enschede verwacht worden gestaafd kunnen worden met de gegevens vanuit het OV-chipkaartsysteem. Indien het niet in de aflopende concessie onderzocht kan worden, dan kan het aangemeld worden voor het ontwikkelteam in de volgende concessieperiode.
3.2	03 Gemeente Tubbergen de heer J. Beekman	5.6.3. Er zijn zorgen over de prijsontwikkeling in het OV als gevolg van het invoeren van het systeem betalen per kilometer in plaats van zones.	Een overzicht met de prijsontwikkeling voor de gemeente Tubbergen is bijgevoegd in bijlage 1. Naar gelang de verhouding tussen kilometerafstand en aantal zones vallen ritten goedkoper of duurder uit waarbij ook het daltarief sterk van invloed is op de vergelijking.
3.3	03 Gemeente Tubbergen de heer J. Beekman	5.6.1. De prioritering van de doelstellingen is uit oogpunt van bedrijfsvoering verdedigbaar. Het gaat echter voorbij aan de sociale functie die het openbaar vervoer altijd heeft vervuld. Wij begrijpen dat het niet gunstig is om zondagsdiensten te rijden waarbij nauwelijks passagiers vervoerd worden. Wij vinden echter niet dat het schrappen van lijnen de direct beste oplossing is, Deze zogeheten marginale lijnen zouden bijvoorbeeld ook met een veel lagere frequentie gereden kunnen worden, bijvoorbeeld één bus per 2 of 3 uur.	Bij het opstellen van een lijn wordt vaak rekening gehouden met een route die in een half uur of heel uur gereden kan worden opdat het verwachtingspatroon van de reiziger ten aanzien van de bustijden zo optimaal mogelijk ingevuld wordt. Het rijden met een lagere frequentie kan alleen indien een bus met chauffeur paraat wordt gehouden of wanneer zodanig lange lijnen wordt gevormd dat een bus twee of drie uur over de route doet. Bij dergelijke lange lijnen is het moeilijk om een goede betrouwbaarheid te bieden. In het eerste geval is het beter om de chauffeur alsnog de ronde te laten rijden dan om de chauffeur paraat te houden. Dit biedt immers geen kostenbesparing. Daarom kan aan lagere frequenties dan eenmaal per uur geen gehoor worden gegeven als alternatief om kosten te besparen en toch een lijn aan te bieden.
4.1	04 SENtrum Mevrouw G. Kleijwegt	5.1. SENtrum, het samenwerkingsverband van de ouderenbonden, is van mening dat de vergrijzing	Met een nieuwe of vernieuwde locatie van een halte is het goed om rekening te houden met de omgeving en

		<p>het OV kansen kan bieden, mits het OV juist voor deze groep gebruikers een aantrekkelijke vorm van vervoer wordt. Voorwaarden hiervoor zijn: betrouwbaarheid, betaalbaarheid, comfortabel en vooral: bereikbaar. Bereikbaar wil zeggen: de instapplek bevindt zich op korte afstand van de "eigen" woning én van voorzieningen.</p>	<p>de bereikbaarheid van voorzieningen in de directe omgeving. Te meer omdat onderlinge halteafstanden niet te kort mogen zijn. Daarbij is het altijd een afweging tot het plaatsen van meerdere haltes om een goede dekking van het gebied te bieden en het plaatsen van zo min mogelijk haltes om een goede doorstromingsnelheid te krijgen. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de keuze van de locatie en het meewegen van deze argumenten.</p> <p>In de visie is voorgesteld om de kleinere kernen te voorzien van een centrale halte voor snelle spitslijnen. Dit betekent niet dat we voorstaan om andere haltes op te heffen, maar om deze te laten bedienen door andere lijnen die bereikbaarheid aanbieden volgens de door u genoemde definitie.</p>
4.2	<p>04 SENtrum Mevrouw G. Kleijwegt</p>	<p>B.1. Wij missen aandacht voor de bereikbaarheid van belangrijke, algemene voorzieningen, zoals gemeentehuis-ziekenhuis-huisartsenposten-revalidatiecentra-zwembaden etc.) Het belang van bereikbaarheid van deze voorzieningen met het OV spreekt voor zich, echter zij bevinden zich vaak buiten de economische centra.</p>	<p>In de visie wordt inderdaad alleen over economische centra gesproken. Echter, ook centra voor opleidingen en medische zorg vormen belangrijke bestemmingen voor het openbaar vervoer en dienen opgenomen te worden. Dit speelt echter doorgaans op een microniveau van haltes en lijnen, terwijl de term 'economische centra' de kernen van de grote steden zijn.</p> <p>Het is dus goed dat bij de bepaling van locaties voor bushaltes rekening wordt gehouden met de wederzijdse bereikbaarheid tussen de halte en nabij gelegen voorzieningen, zowel in afstand als in begaanbaarheid van de route.</p>
4.3	<p>04 SENtrum Mevrouw G. Kleijwegt</p>	<p>2.2.7. Ook worden de verbindingen met beleidsvoornemens op andere beleidsterreinen gemist. Hierbij kan worden gedacht aan de invloed op het milieu en aan het vergroten van de participatie aan de maatschappij door mensen met een mobiliteitsbeperking maar ook de leefbaarheid van het platteland. Welke rol moet het OV in Twente hierin gaan vervullen?</p>	<p>Over de invloed op het milieu en de participatie van mensen in de maatschappij wordt in hoofdstuk... ingegaan.</p>
4.4	<p>04 SENtrum Mevrouw G. Kleijwegt</p>	<p>Wij missen in de visie een verbinding tussen de gestelde doelstellingen: bereikbaarheid, leefbaarheid en participatie, en de centraal staande</p>	<p>De gestelde doelstellingen spelen op macroniveau voor Twente als geheel. De centraal staande reiziger dient op microniveau benadert te worden. De</p>

		reiziger. In welke verhouding staan zij tot elkaar?	verbinding tussen deze twee niveau's zal nader uitgelegd worden.
4.5	04 SENtrum Mevrouw G. Kleijwegt	B.1. Daarbij ontbreekt een duidelijke definitie van de termen bereikbaarheid, leefbaarheid en participatie. Deze begrippen kunnen, afhankelijk van de gebruiker van deze termen, zeer verschillend worden uitgelegd. Ook worden in de visie hiervoor in een aantal gevallen verschillende benamingen gebruikt.	De visie zal worden uitgebreid met de volgende definities: Bereikbaarheid Bereikbaarheid heeft te maken met de hoeveelheid tijd, moeite of geld die het kost om een bepaald doel te bereiken. Leefbaarheid Met het begrip leefbaarheid wordt aangegeven hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied of gemeenschap is om er te wonen, of te werken. Duidelijk is dat bij de beoordeling van de mate van leefbaarheid verschillende factoren (indicatoren) een rol spelen. In ieder geval horen daartoe: - De aanwezigheid van voldoende voorzieningen zoals scholen, winkels, parkeerfaciliteiten, openbare verlichting, groen en openbaar vervoer - Aspecten die de mate van (sociale) veiligheid bepalen zoals inbraak, drugsgebruik, vandalisme en verkeer. Zaken die te maken hebben met het milieu zoals vervuiling, zwerfvuil, bodemverontreiniging, luchtkwaliteit en geluidsoverlast - De kwaliteit van de openbare ruimte zoals dat tot uiting komt in een al dan niet verloederd straatbeeld, leegstand, autowrakken of zeerlangparkeerders, kapotte speeltoestellen en de onderhoudsstaat van parken en straten - Sociale kenmerken zoals de aanwezigheid en kwaliteit van buurtcontacten en vormen van burenhulp <i>Keuze van factoren voor het OV, Bron: Wikipedia</i> Participatie Mate van de wijze waarop een persoon deelneemt aan de samenleving.
4.6	04 SENtrum Mevrouw G. Kleijwegt	H5 In de visie wordt vooral uitgegaan van de reiziger als reeds bestaande gebruiker van het OV. Het verdient aanbeveling om het groeiend aantal	In tegenstelling tot eerdere visies wordt in deze visie vooral ingegaan op diverse typen van (niet)reizigers. Daarbij is er aandacht voor het feit dat meer niet-

		senioren in de maatschappij te zien als een kans en het OV voor deze groep zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Dit zou in een grotere bezetting buiten de spits kunnen resulteren, waardoor over de gehele dag een evenwichtiger aanbod kan worden gerealiseerd.	reizigers geprikkeld moeten worden om het OV uit te proberen. Maar vanaf het moment dat ze besluiten om het OV een kans te geven, worden ze beschouwd als reizigers voor welke elke reis nieuw is en alles goed geregeld moet zijn. Dit opdat er geen negatieve ervaring kan optreden waardoor deze nieuwe OVreiziger besluit een ex-OV-reiziger te worden. Daardoor lijkt het wellicht dat er veel aandacht aan de huidige reiziger wordt besteed (welke ook onze aandacht verdient). De groep senioren maakt op dit moment een relatief klein deel uit van de OV-reizigers (metingen op de bus geven aan dat het om 2 á 3 procent van alle reizigers gaat). Toch zijn alle aanpassingen ten aanzien van een betere toegankelijkheid mede voor deze groeiende groep bedoeld waarbij ook andere reizigers hiervan profiteren.
4.7	04 SENtrum Mevrouw G. Kleijwegt	5.5.6. De rol, die de regiotaxi als vorm van OV voor participatie kan betekenen, vinden wij in de visie onvoldoende uitgewerkt. De korte alinea onder 5.6.6. Specifiek vervoer geeft onvoldoende weer, wat deze vorm van vervoer voor de reiziger kan betekenen. Daarbij is het ook van belang in te gaan op de rol, die de regiotaxi vervult als WMO-vervoersvoorziening.	De regiotaxi kent een eigen beleid welke ingaat op de gedeelde rol tussen openbaar vervoer en de rol in het kader van de wet maatschappelijke ondersteuning. Ingaan op de details van dit vervoer gaat te ver voor de Visie maar staat beschreven in de folders van Regiotaxi.
5.1	05 Programma A1-zone De heer J. Vogelaar	H6 Voor het programma A1-zone is het van belang te weten welke nieuwe ontwikkelingen in de OV Visie verwacht/voorzien worden die een (ruimte)claim met zich meebrengen. Bijvoorbeeld, welke claim leggen de Twentse HOV ambities op het spoor? Wordt er een toename van OV gebruik via het spoor voorzien? Zo ja, hoeveel?	In de beleidsontwikkeling voor het Agglonet is expliciet gekozen om geen viersporigheid tussen Wierden en Enschede aan te leggen. De huidige én toekomstige verwachte situatie bieden geen aanleiding om ruimtelijke claims ten behoeve van het spoor te formuleren. Zoals geconstateerd kan worden is deze visie voornamelijk een kwalitatieve visie en geen kwantitatief onderzoek. De huidige veranderingen in de maatschappij geven ook een grote mate van onzekerheid voor alle reeds onderzocht cijfers waardoor kwantitatief onderzoek een hoge mate van schijn nauwkeurigheid heeft.
5.2	05 Programma A1-zone	H8 Wanneer worden de verschillende plannen uit	Alle genoemde plannen zijn ideeën welke eerst nader

	De heer J. Vogelaar	de OV Visie (naar verwachting) gerealiseerd? Wat is daarbij de relatie met de realisatie van andere projecten/ontwikkelingen die in hetzelfde gebied plaatsvinden (bijv Hart van Zuid of Waterrijk Almelo)?	uitgewerkt dienen te worden. Afhankelijk van de voorziene uitdagingen kan dan nadere invulling aan de uitvoeringstermijn gegeven worden. Ook de komende formatiebesprekingen voor het kabinet met eventuele bezuinigingen bieden teveel opties en risico's om nu een gefundeerde weergave te kunnen geven.
5.3	05 Programma A1-zone De heer J. Vogelaar	H6 We missen een onderbouwing van de samenhang tussen ontwikkeling OV en economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Twente. Of anders gesteld: in hoeverre zijn OV-voorzieningen noodzakelijk (bijv. vestigingsfactor?) om economische en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Zo ontbreekt een visie inzake al dan niet ontwikkelen van voorstadhaltes in relatie met de ruimtelijke- en economische ontwikkelingen (bijv. keuze voor voorstadhaltes heeft gevolgen voor de spreiding van de economische ontwikkelingen!!).	De samenhang tussen de ontwikkeling van het openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen met een economische impact zijn altijd nauw verbonden. Echter, op dit moment kan geen van de ontwikkelingen harde (financiële) garanties geven over de invulling van de plannen door de grote hoeveelheid aan te realiseren bedrijventerreinen en woningen in Twente. Alleen bij duidelijke keuzes op Twentse schaal is het risico van desinvesteringen in het openbaar vervoer zo klein dat het openbaar vervoer op voorhand gerealiseerd kan worden en aanloopverliezen gerechtvaardigd zijn.
5.4	05 Programma A1-zone De heer J. Vogelaar	2.2.7. Het rijk heeft ambitieuze plannen met het Programma Hoogfrequent Spoor. In de OV Visie wordt echter niet geanticipeerd op de gevolgen van de PHS voor de regionale OV-systemen.	Dit is een apart onderwerp op de landelijke agenda waar Twente nauw bij betrokken is. Het is een onderwerp waarop onze wensen en gedachten duidelijk moeten zijn. Het is echter geen onderwerp waarop een eigen visie ontwikkeld kan worden.
5.5	05 Programma A1-zone De heer J. Vogelaar	X Wij missen de koppeling met de stadsassen en belangrijke regionale bedrijventerreinen (zoals transfers auto – OV – parkeren)	Dit onderwerp raakt het openbaar vervoer zeer zeker, maar heeft als kern mobiliteitsmanagement en zal daarom in het RMP 2011 behandeld worden.
5.6	05 Programma A1-zone De heer J. Vogelaar	X Wij missen de koppeling met de Wegenvisie Twente (die nog niet gereed is). In de knelpuntenanalyse Wegenvisie wordt, in tegenstelling tot in de OV Visie, niet zichtbaar gekozen voor weg, OV of multimodale ontsluiting van de diverse locaties. Mogen wij er van uitgaan dat de Wegenvisie verder borduurt op de keuzes die in de OV Visie worden gepresenteerd?	De OV-visie en de Wegenvisie worden samen ontwikkeld. De overkoepelende binding waaronder het mobiliteitsmanagement komt terug in het RMP 2011.
5.7	05 Programma A1-zone De heer J. Vogelaar	6.1. Onduidelijk is of de vervoersvraag vanuit de Innovatiedriehoek geanalyseerd is (in de OV Visie ontbreekt de kwantitatieve onderbouwing). De ingeschatte en/of geplande ruimtelijk economische	De vervoersvraag is een afgeleide van de vervoersvraag uit de wegenvisie. Daarbij is een aanname gedaan omdat nog niet duidelijk is hoeveel % van de modal split men uiteindelijk via het

		ontwikkelingen in Twente als geheel en in de Innovatiedriehoek in het bijzonder, lijken niet de basis te hebben gevormd voor de maatregelen uit de OV visie. Hoe worden deze ontwikkelingen verwerkt in de OV Visie?	openbaar vervoer wenst af te handelen. Op dit moment bevatten de ontwikkelingsplannen voor Twente als geheel te veel mogelijkheden waardoor niet duidelijk is welke mogelijkheden tot wasdom komen en welke ontwikkelingen getemporiseerd moeten worden. In plaats van nu een vaste koers te geven, wordt er ingezet op een ademend bestek waarbij een ontwikkelteam van vervoerder en overheid zorg zal dragen voor aanpassingen in overeenstemming met de toekomstige ontwikkelingen.
5.8	05 Programma A1-zone De heer J. Vogelaar	6.3. In de visie worden maatregelen voorgesteld als het station bij het vliegveld, IC station Drienerlo en een innovatief vervoerssysteem tussen de drie hoeken. De onderbouwing van nut en noodzaak van deze maatregelen ontbreekt vooralsnog.	Correct. Het hoofdstuk geeft een eerste verkenning aan. Zoals gesteld is nader onderzoek nodig om tot een onderbouwde keuze te komen.
5.9	05 Programma A1-zone De heer J. Vogelaar	6.2. Wat is de relatie tussen de OV Visie en het bereikbaarheidsprofiel van de Innovatiedriehoek dat binnenkort opgesteld wordt?	De OV-visie en de daarin genoemde principes zullen het uitgangspunt zijn voor het op te stellen bereikbaarheidsprofiel. Als belangrijkste geldt daarvoor 'Maatwerk van het vervoer, met de reiziger centraal'. Dus geen inefficiënt vervoerssysteem waarin er geen oog is voor de wensen en behoeften van de reiziger.
5.10	05 Programma A1-zone De heer J. Vogelaar	H8 De financiële onderbouwing en prioritering van keuzes worden vrij beperkt gepresenteerd (of ontbreken soms geheel). De onderwerpen die in hoofdstuk 8 besproken worden, komen niet altijd overeen met de punten uit de voorgaande hoofdstukken.	De genoemde bedragen zijn eerste inschattingen. Het is in deze fase niet mogelijk om voor elk project een gerichte raming te maken. De onderwerpen uit hoofdstuk 8 dienen overeen te komen met de punten uit voorgaande hoofdstukken. Dit zal gecontroleerd worden.
6.1	06 Kamer van Koophandel de heer W. van Dalfsen	6.3. U stelt bovenaan pagina 45 dat het aanleggen van een nieuw spoorstation niet bijdraagt aan de verbetering van het vervoer. Wij delen uw mening vooralsnog niet. Deze redenering komt erg negatief over en is veel vanuit de bestaande situatie met de bestaande stations en sporen gedacht. Bovendien staat dit onder het kopje "Verwachte wens vanuit de reiziger". Naar onze mening is de wens van de reiziger zeer duidelijk. Die wil zonder overstappen zo dicht mogelijk bij de luchtterminal aankomen. Wij dringen er bij u dan ook op aan om deze passage te	Regio Twente is niet tegen de aanleg van nieuwe stations. Wij zijn het echter met u eens dat de reiziger geen behoefte heeft aan een extra overstap. De overstap op Twente Centraal is onvermijdbaar, de overstap op station Twente Airport is dat wel. Indien de terminal direct aan het spoor kan komen te liggen, dan is deze wens ingevuld. Zoniet, dan zal er altijd een vorm van tussentransport blijven. Een andere wens van de reiziger is het vermijden van wachttijden. Dit kan met kleinere voertuigen met een hoge frequentie beter ingevuld worden dan met grote

		<p>vervangen door een positievere alinea die meer aansluit bij de volgende paragraaf 6.3 waarin u de contouren schetst van een toekomstig innovatief vervoersysteem in de Innovatiedriehoek. Daarbij willen wij u wijzen op het traject "A1-Zone" waarin nadrukkelijk de multi-modale mogelijkheden van weg-spoor-lucht nader onderzocht gaan worden. Wij verzoeken u hierop aan te sluiten.</p>	<p>voertuigen met een lage frequentie. In de volgorde van planniveau's dienen ruimtelijke plannen aan te sluiten op het vastgestelde beleid ten aanzien van onderwerpen.</p>
7.1	<p>07 Gemeente Twenterand De heer G. Hofman</p>	<p>Dit conceptdocument geeft ons geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.</p>	<p>Onze dank voor het vertrouwen</p>
8.1	<p>08 Gemeente Losser De heer E. Steijns</p>	<p>Wij delen u mee akkoord te gaan met het conceptdocument en geen gebruik te maken van de mogelijkheid om zienswijze in te dienen.</p>	<p>Onze dank voor het vertrouwen</p>
9.1	<p>09 Gemeente Enschede De heer R. van den Hof</p>	<p>Wij zijn blij dat de Regio tezamen met de voorbereidingen van de nieuwe aanbesteding van het OV in Twente heeft besloten het OV-beleid middels voorliggende visie te actualiseren. Dit zien we als een logische combinatie. Mede door de demografische ontwikkelingen, de voorspoedige invoering van het Agglonet systeem, de invoering van de OV-Chipkaart, de financiële situatie en de ontwikkeling van de innovatiedriehoek is een geactualiseerde OV-Visie een vereiste.</p> <p>Wij kunnen ons vinden in de voorliggende OV-visie 2010-2018. Het sluit aan bij de door ons zelf recent vastgestelde Mobiliteitsvisie. Hierin staat de modal shift - van auto naar fiets en ov - als belangrijke peiler genoemd. Mobiliteitsmanagement, doelgroepenbeleid, marketing, reisinformatie en een goed (snel, frequent, betrouwbaar, veilig) OV- en fietssysteem zijn bepalende instrumenten om deze shift te bewerkstelligen. In de voorliggende regionale OV-visie komen veel van deze instrumenten gelukkig duidelijk terug. Daarnaast is</p>	<p>Onze dank voor het vertrouwen</p>

		duurzaamheid een niet meer weg te denken beleidsaspect. Ook dit komt terug in de OV-visie.	
9.2	09 Gemeente Enschede De heer R. van den Hof	H6 Ten aanzien van de Innovatiedriehoek willen we graag samen met u en de andere betrokken partners werken aan het nader onderzoeken van de benodigde en gewenste OV-ontsluiting. Wij willen daarbij graag alle mogelijke opties op een rij zetten en dit ook integraal verbinden met de benodigde auto en fietsontsluiting (afstemming met o.a. de regionale wegenvisie). Dit pakken we graag zo spoedig mogelijk met alle betrokken partners op.	Uw wens wordt door ons gedeeld. Daarbij onderschrijven wij dat op voorhand geen opties uitgesloten mogen worden. Met de nu aanwezige kennis neigen we echter naar een bepaald systeem.
9.3	09 Gemeente Enschede De heer R. van den Hof	H6 Wij constateren dat u voor de OV-ontsluiting van de Luchthaven al een voorkeur heeft voor een (innovatieve) busverbinding met Hengelo CS. Wij zien dit als één van de mogelijkheden, maar willen zoals gezegd andere opties, zoals bijv. een treinstation Luchthaven, niet op voorhand wegschrijven en al een voorkeur uitspreken terwijl objectief onderzoek naar andere opties nog moet plaatsvinden. Wij zien een station Luchthaven als een reële kansrijke optie. U geeft ook aan dat er nader onderzoek plaats moet vinden en dat alle opties daarbij open zijn. Dit onderschrijven wij. Wij zien dit graag ook zo verwoord in de visie en dat er geen voorkeur voor een oplossing wordt uitgesproken. Dit is niet in lijn met de toezegging om alle opties objectief te onderzoeken en naar andere externe partners en onderzoeken (bijv. A1-zone) is dit ook helderder.	Uw wens wordt door ons gedeeld. Daarbij onderschrijven wij dat op voorhand geen opties uitgesloten mogen worden. Met de nu aanwezige kennis neigen we echter naar een bepaald systeem. Het lijkt ons niet oprecht om deze denkrichting niet te vermelden. Vermoed wordt dat de bus de meest dynamische en aanpasbare voorziening van een goede bereikbaarheid is. Bij dezelfde kosten kan een bus zes tot acht keer hogere frequentie bieden dan een trein. Eén trein kan echter tot wel tien keer meer mensen vervoeren dan een bus. Ook wordt met de inzet van een bussysteem de noodzakelijke hoge voorinvestering van een station en treinmaterieel vermeden evenals de te financieren overcapaciteit bij aanvang van de dienst. Op termijn en bij verdere groei van de luchthaven kan light rail tot zelfs hoogfrequent spoor noodzakelijk zijn. De visie blijft echter uitgaan van de ontwikkeling tot 2018 en niet van de situatie na een volledig gerealiseerd gebied.
9.4	09 Gemeente Enschede De heer R. van den Hof	5.6.3. Ten aanzien van tarieven en doelgroepen geven we aan u mee dat in ons nieuwe coalitieakkoord is opgenomen het invoeren van gratis OV voor 70+. Dit werken we binnenkort graag	Graag horen wij meer van de overwegingen die tot dit standpunt hebben geleid. Regio Twente is niet bereid tot het zelf aanbieden van (voor de reiziger) gratis openbaar vervoer omdat dit ten koste gaat van de financiën welke bedoeld zijn om de kwaliteit en het

		samen met u en de vervoerder verder uit. Een passage in de OV-visie over gratis OV en dat deelnemende gemeenten de mogelijkheid hebben om dit in afstemming met de regio en de vervoerder voor bepaalde doelgroepen in te voeren, is voor ons wenselijk. Op deze manier wordt geborgd dat specifiek gemeentelijk sociaal beleid via openbaar vervoer nu en in de toekomst uitgevoerd kan worden. Het sluit dan aan op regionaal beleid.	aanbod van het OV hoog te houden. Gratis openbaar vervoer als stimulans welke leidt tot hoger betaald gebruik is bespreekbaar. Gratis openbaar vervoer als inkomensherverdeling of stimulans tot maatschappelijke participatie kan onder voorwaarden door de gemeente toegepast worden. De voorwaarden behelzen onder andere de vergoeding van de gemeente aan de vervoerder én de vorm van het aanbieden van de kostencompensatie aan de reiziger.
9.5	09 Gemeente Enschede De heer R. van den Hof	Tot slot geven we aan graag met u verder te werken aan de uitvoering van de ov-visie 2010-2018. In de afgelopen jaren is met succes de kwaliteit en het gebruik van het OV gestegen en deze lijn zetten we, gezien ook ons eigen mobiliteitsbeleid, graag samen met u verder door. Het door u voorgestelde ontwikkelteam (in het programma van eisen voor de nieuwe OV-aanbesteding) sluit wat dat betreft hier ook goed op aan.	Onze dank voor het vertrouwen.
10.1	10 Gemeente Haaksbergen de heer A.H. Smits	Vanuit Haaksbergen wordt de opmerking gemaakt dat er bij initiatieven voor verbetering van het openbaar vervoer aandacht moet zijn voor de huidige financiële situatie bij de diverse gemeenten. Ondanks een regionale subsidie op projecten blijkt het moeilijk tot bijna onmogelijk om de gemeentelijke bijdrage te voldoen. Het zal de komende periode niet vanzelfsprekend zijn dat Haaksbergen aan initiatieven deel kan nemen.	Uw opmerking is zeker van belang voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer. De toekomstige financiële situatie van de gemeenten en de mogelijkheden tot ontwikkeling van Twente als geheel baart ons ook zorgen. Niet alleen op het vlak van openbaar vervoer.
11.1	11 VSOV De heer W. Mantel	5.2.1./5.2.2. De student en de scholier wil graag snel en betrouwbaar vervoer kunnen gebruiken. Overstappen is daarbij geen groot bezwaar. Goede afstemming van bijvoorbeeld trein en bus is daarbij wel essentieel. Wij zien dan ook graag een goede integratie van de verschillende modaliteiten, maar	De afstemming tussen concessie gebieden vindt reeds plaats. Het is echter niet altijd mogelijk om op elk overstappunt de goede aansluitingen te bieden door de reistijden tussen meerdere punten. Een voorbeeld hiervan is lijn 64 welke op station Almelo wel goed aansluit maar op station Oldenzaal minder.

		ook de verschillende concessiegebieden.	
11.2	11 VSOV De heer W. Mantel	5.3.2. Wij staan open voor ontwikkelingen als verschuiven van schooltijden. Echter vragen wij ons af in hoeverre de winst op de universiteit te behalen valt, aangezien veel studenten voor woon-schoolverkeer per fiets gaan en vooral in en rond de weekenden gebruik maken van OV. Op de maandagochtend daarentegen maken de studenten wel veelvuldig gebruik van OV; wellicht zijn hier afspraken over te maken met de universiteit. Voor de Hogeschool zijn daarentegen wel een groot deel dagelijkse OV-gebruikers van en naar de Hogeschool. En van MBO-scholieren zijn dit er nog meer. Wij denken dan ook dat hier de grootste winst te behalen valt en misschien ook de eerste stap te zetten is. De scholieren zijn wisselend, maar toch overwegend positief over een verschuiving van schooltijden naar later op de dag.	Uw opmerking over het fietsverkeer van de universiteit zal meegenomen worden. In eerste instantie zullen wij ons richten op het HBO en MBO.
11.3	11 VSOV De heer W. Mantel	5.6.1. In het kader van snel en betrouwbaar OV, zijn wij ook positief over gedachtes van één of een paar goede haltes in kernen (voor belangrijke streeklijnen). Daardoor worden de lijnen min of meer opgewaardeerd tot snellijnen (zoals bijvoorbeeld lijn 73S en 74S). Hierdoor worden verbindingen sneller, routes minder kronkelig en hoeft een bus niet vaak te stoppen voor het in- en uitstappen. Het betekent dat haltes die er zijn belangrijker worden en dat daar ook de voorzieningen op niveau gebracht kunnen worden (door een goede fietsenstalling, een lijnennetkaart en digitale informatie).	Uw wens wordt door ons gedeeld.
11.4	11 VSOV De heer W. Mantel	X Wellicht zijn er op deze manier met afstemming op het spoornet ook beter betrouwbare en snellere	Dit punt kan te zijner tijd aan het ontwikkelteam doorgegeven worden.

		buslijnen naar het noorden te realiseren (al dan niet met overstap naar Ommen/Hoogeveen/Emmen/Groningen). Wij denken dat hier nog wel enige verbeteringen door te voeren zijn. Een ander ambitieus plan, maar wellicht te onderzoeken in de toekomst, is een lijn Nordhorn – Denekamp – Oldenzaal – Enschede – Vreden – Winterswijk – Bocholt.	
11.5	11 VSOV De heer W. Mantel	5.6.6. De inzet van buurtbus is een relatief goedkope oplossing die prima aanvulling kan geven op dit hoofdnet. Op die manier zou toch een deel van de mensen die verder van de “belangrijke” haltes wonen dichtbij huis opstappen. Wij denken dat de huidige routes geëvalueerd moeten worden, omdat zich ook nieuwe kansen voordoen. Wel dient kleiner busmaterieel goed toegankelijk te zijn, ook voor mindervaliden.	De routes voor buurtbussen worden door de verenigingen (met advies van de vervoerder) bepaald. Vanuit de regio zal gewerkt worden aan een handboek buurtbus waarin ook evaluaties opgenomen zullen worden.
11.6	11 VSOV De heer W. Mantel	X Gekeken naar het huidige net, denken wij dat een ringlijn, zoals lijn 8 (plus de gewenste uitbreiding) een goede aanvulling kan zijn in bepaalde steden. Met dergelijke oplossingen kan er flinke reistijdwinsten geboekt worden.	Dit punt kan te zijner tijd aan het ontwikkelteam doorgegeven worden
11.7	11 VSOV De heer W. Mantel	5.3. Als marketingidee van kaartjes, hebben wij de combikaart, namelijk een geldig reisbewijs bij een voetbalticket, bioscoopticket, theaterticket, zoals nu ook bij een transferiumpakeerkaart. Daarmee wordt een doelgroep bereikt, die niet snel voor het OV kiest. Daarnaast zouden wij graag zien dat er een vorm van een groepskaart en groepskorting is. Technisch is dat momenteel niet mogelijk op de OV-chipkaart, maar wij willen er wel op aandringen dat dit in de toekomst ook op de OV-chipkaart mogelijk zal worden. Over het algemeen zijn wij positief over	De in de visie genoemde voorbeelden zijn zeker niet uitputtend of limitatief. Uw voorstel voor combikaarten zal meegenomen worden. De OV-chipkaart geeft momenteel geen mogelijkheid tot groepskaarten of groepskorting. Ondertussen wordt er gewerkt aan een nieuwe versie. Of deze de genoemde mogelijkheden heeft, is nog niet te zeggen. Er is nog geen enkele aanleiding of verwachting dat het kaartje-op-de-bus zal verdwijnen. Zowel voor toeristen als voor reizigers die de Chipkaart kwijt zijn is dit een noodzakelijke voorziening.

		de OV-chipkaart, maar zien niet graag dat de papierenkaart geëlimineerd daarmee wordt.	
11.8	11 VSOV De heer W. Mantel	H6 De ontwikkeling van het luchthavengebied is heel belangrijk. Afhankelijk van deze ontwikkelingen, vinden wij het de moeite waard te onderzoeken naar een betere verbinding naar vliegveld Münster-Osnabrück. Nachtnet naar Schiphol is ook een succes gebleken.	Eerst zullen de ontwikkelingen afgewacht worden. Daarna kan het ontwikkelteam naar de mogelijkheden kijken. Belangrijk is echter dat de gebruikte trein zowel in Nederland als Duitsland kan rijden om vertragingen door wisseling van locomotief te vermijden.
11.9	11 VSOV De heer W. Mantel	X Op korte spoortrajecten zijn wij geen voorstander van het toilet in de trein, omdat dit de regio of de reiziger meer geld kost, het veel ruimte inneemt, het vaak een avondse plaats is voor zwartrijders, rokers, gravitiespuiters, enzovoort. Op lange spoortrajecten zijn wij zeker wel een voorstander van toilet, maar dienen de negatieve effecten zoveel mogelijk voorkomen worden.	Accoord. Dit wordt door ons geïnterpreteerd als zou u in stoptreinen geen toilet wensen, maar in intercity's wel. Dit wordt doorgegeven aan de ambtenaar belast met het opstellen van het programma van eisen voor de komende aanbesteding.
11.10	11 VSOV De heer W. Mantel	1.5. Wij zien graag dat er in het spoor geïnvesteerd wordt om niet achter te blijven bij het (snel)wegennet. Anders wordt de keuze voor de auto nog aantrekkelijker. Daarnaast denken wij het OV ook duidelijk moet richten op de voordelen die het OV kan bieden, zoals internetverbinding en op (bus)stations toiletvoorzieningen, kiosken en winkels. Op die manier kan er op meerdere manieren geprofiteerd worden van (goed) OV.	Uitbreidingen van het spoor betekenen ook vaak aanzienlijke grondverwervingen in de centra van dorpen en steden. Hierdoor zijn uitbreidingen vele malen duurder en van een grotere maatschappelijke impact.
12.1	12 De heer G. Kant	5.6.3. Vanwege de gebrekkige informatievoorziening alleen al beveel ik aan a) het aantal verschillende kortingskaartjes zeer beperkt te houden; b) alleen kortingskaartjes te gebruiken die voor lange termijn gelden, dus zeker geen zomeracties die maar een jaar bestaan; c) kortingskaartjes invoeren in samenwerking met andere regio's (zoals ook in de OV-visie al staat). Bovendien zijn dergelijke kortingskaartjes niet te combineren met bestaande kaartjes elders. De strippenkaart is landelijk geldig en er geldt per reis slechts één instaptarief. Bij het combineren van	U pleit voor overzichtelijkheid en voorspelbaarheid richting de reiziger van het tariefsysteem. Dit kunnen wij niet anders dan onderschrijven. Regio Twente werkt in landsdeel oost nauw samen met omliggende concessieverleners om tot uniforme producten te komen. Zo is onze dalkorting in heel Oost geldig over de grenzen van de concessies heen. Ook wordt er bij grensoverschrijdingen geen dubbel instaptarief gerekend.

		<p>kortingskaartje bij de ene vervoerder en de strippenkaart bij een andere vervoerder betaalt de reiziger een dubbel instaptarief. Vooral op de grens van twee vervoerdersregio's is dat nogal oneerlijk: reizigers in het centrum van een regio zijn altijd goedkoper uit.</p>	
12.2	12 De heer G. Kant	<p>5.2.1. Concrete tekortkomingen die aangepakt moeten worden Wat niet aangegeven wordt op 9292ov.nl: – De prijs van regionale kaartjes, wanneer die kaartjes geldig zijn (daluren of altijd?), waar die kaartjes verkrijgbaar zijn. Wat niet aangegeven wordt bij de halte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Welke kaartsoorten er zijn; 2. Waar kaartjes verkrijgbaar zijn; 3. Als er al tarieven staan, tot wanneer die geldig zijn; 4. Tarieven per bestemming; 5. Hoe betaald kan worden (contant, pin, chip); 6. Hoeveel een rit kost met de OV-chipkaart; 7. Uitleg over hoe het strippen-/zonessysteem werkt; 8. – Uitleg over hoe de OV-chipkaart werkt: in- en uitchecken, instaptarief, tarief per kilometer; 	<p>Regio Twente kan niet voor 9292 bepalen wat vermeld moet worden. Wel zullen wij de suggestie doorgeven.</p> <p>In overleg met de vervoerder zullen wij ingaan op de door u gewenste informatie. Daarbij vinden wij de informatie van de punten 1,2,3,6 en 8 direct relevant voor het chip-systeem. Voor het strippenkaart systeem zal dit niet meer toegepast worden. Punt 6 kan alleen in algemene termen aangegeven worden. Een prijs per bestemming (4) zal ons inziens een matrix opleveren welke voor elke halte verschillend is én door het grote aantal bestemmingen ook onoverzichtelijk. Voor de strippenkaart is dit eerder al uitgeprobeerd en de meerwaarde bleek zeer beperkt. Punt 5 kan vermeld worden, maar zal niet veel meerwaarde opleveren. Betalen op de bus kan alleen contant of met de OV-chipkaart.</p>
13.1	13 Gemeente Rijssen – Holten De heer H. Hoksbergen	<p>4.1.2. In het concept van de OV-visie hecht u het meeste belang aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarom wilt u vooral inzetten op de bereikbaarheid van Twente in de ochtend- en avondspits rond de grote steden. U geeft daarbij aan dat dit niet mag leiden tot het verdwijnen van het openbaar vervoer in het landelijk gebied. Tegelijk vindt u dat een betere afstemming nodig is tussen vraag en aanbod om het rijden met lege bussen in de avonduren of het weekend te</p>	<p>Vermeld zal worden dat economische centra geen puntbestemmingen maar gebieden zijn waarin ook regionale zorginstellingen en onderwijsinstellingen zijn gelegen. Het maatwerk waarbij alleen lijnen gereden worden waar ook daadwerkelijk een vervoersvraag is, speelt niet alleen in het landelijk gebied. Ook in de steden zijn er lijnen die in de avonduren, en soms zelfs in de spits, een tegenvallende vraag kennen.</p>

		<p>voorkomen. Daarbij vindt u dat lijnen nooit mogen verdwijnen zonder dat er alle mogelijke inspanningen zijn verricht om het gebruik te verbeteren. Tegelijk wilt u ook aandacht hebben voor daar waar nieuwe vraag ontstaat, om de groei te kunnen ontwikkelen.</p> <p>Dit geeft ons aanleiding om op te merken dat in het landelijk gebied een belangrijk deel van de OV-gebruikers bestaat uit jongeren voor vervoer naar en van scholen en opleidingscentra. Daar waar bij bereikbaarheid vooral de economische centra genoemd worden in de OV-visie, zijn de scholen en opleidingscentra eveneens van groot belang. Kunt u dat meer expliciet in de visie verwerken? Het belang van onderwijs wordt onder andere in het Gebiedsdocument Twente genoemd.</p> <p>Uw aandacht voor (ruimtelijke) ontwikkelingen om groei te realiseren, mag niet (eenzijdig) worden afgewenteld op het voorzieningenniveau in het landelijk gebied. Het vervoeraanbod in het landelijk gebied moet op een aanvaardbaar niveau blijven.</p>	<p>De definitie van een aanvaardbaar niveau is moeilijk te omschrijven. Uw zienswijze wordt echter wel door ons onderschreven.</p>
14.1	<p>14 Gemeente Wierden De heer G. Pasma</p>	<p>X In het kader van de verbetering van het Openbaar Vervoer in onze gemeente is de Regio Twente (ambtelijk) gevraagd na te gaan of een “noordelijke” buslijn vanaf station Wierden via de woonwijken aan de noordzijde van het spoor en het bedrijventerrein Twente naar station Almelo tot de mogelijkheden behoort. Dit onderzoek is inmiddels gestart.</p> <p>Wij verzoeken u deze mogelijke uitbreiding van het OV-netwerk op te nemen in de OV-visie zodat een en ander ook op bestuurlijk draagvlak kan rekenen.</p>	<p>De Visie gaat niet in op de ontwikkeling of beperking op lijnniveau. Doordat we uitgaan van een ademend bestek waarbij het ontwikkelteam van grote invloed is op de ontwikkeling, promotie en/of het afbouwen van een lijn na gebleken gebrek aan vraag, is de mogelijkheid van deze lijn geborgd. Afhankelijk van het onderzoek zal blijken over deze uitbreiding voldoende maatschappelijk draagvlak heeft. Indien dit het geval is, zullen wij ons sterk maken om ook bestuurlijk draagvlak te krijgen.</p>
15.1	<p>15 9292</p>	<p>9292 onderschrijft het standpunt van Regio Twente dat het openbaar vervoer binnen de maatschappij de volgende drie doelen vervult in volgorde van belangrijkheid (refererend aan hoofdstuk 5):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. economisch doel: verbeteren bereikbaarheid 	<p>In uw reactie lezen wij een onderschrijving van ons beleid. Hiervoor onze dank.</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 2. milieu doel: het verbeteren van de leefbaarheid (langs doorgaande wegen) 3. sociaal doel: participatie van mensen aan de maatschappij. <p>In haar OV Visie geeft Regio Twente aan dat haar doel is de reiziger bij het invullen van haar beleid centraal te stellen. Een missie die 9292 met Regio Twente deelt.</p> <p>Regio Twente onderkent 5 groepen reizigers:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de forens 2. de scholier 3. de student 4. de zakelijke reiziger 5. de sociaal/recreatieve reiziger <p>Forenzen en scholieren vertegenwoordigen het grootste deel van het totaal aantal OV reizigers. Zij hebben wel een keuze om al dan niet met het OV te reizen maar geen keuze in tijdstip of bestemming. Zakelijke en sociaal/recreatieve reizigers hebben een minder voorspelbaar reispatroon en zoeken daarom op een andere manier naar informatie. Voor de student geldt dat hij/zij door gebruik van OV-studentenkaart, naast de vaste trajecten, ook veel onvoorspelbaar reist.</p> <p>Voor de reiziger is het OV interessant als de kosten van de verplaatsing (tijd, geld en ongemak) gunstig uitvallen. De "post" gemak wordt vaak onderschat. Mensen willen veel doen om onzekerheid (stress) te voorkomen.</p> <p>Factoren die van invloed zijn op beslissing om met het OV te gaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - frequentie - directheid (minimum aantal overstappen) - voorspelbaarheid - planbaarheid <p>Belangrijk hierbij is ook het gemak waarmee de informatie kan worden verkregen en begrepen. In haar OV Visie geeft Regio Twente aan dat reizigers</p>	
--	--	--	--

		<p>op dit moment de informatie (bij vertraging) nog als onvoldoende ervaren.</p> <p>9292 herkent de verschillende groepen reizigers en de motieven om wel of niet met het OV te reizen. Eveneens is 9292 bekend met het causale verband tussen (de verkrijgbaarheid van) goede reisinformatie en de bereikbaarheid van het OV gebruik te maken.</p> <p><i>Regio Twente signaleert een verschil in overzicht tussen overheid en vervoerder ten aanzien van het "zieltjes winnen" te behoeve van het OV:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - overheid ziet het liefst een overstap naar OV vanuit de auto - vervoerder moedigt een overstap naar OV aan vanuit elke alternatieve vervoerwijze. <p>Wanneer en hoe kunnen reizigers worden beïnvloed:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keuzereiziger (flexibel) is makkelijk te beïnvloeden met acties maar loopt ook makkelijk terug na actie - captive reizigers (verstokt) is alleen te beïnvloeden bij schokeffect/frustratiemoment. <p>9292 is van mening dat captive autogebruikers te beïnvloeden zijn door:</p> <ul style="list-style-type: none"> - directe kosten van een autoreis in kaart te brengen (brandstof, parkeerkosten, kilometerheffing) - bij (langdurige) wegwerkzaamheden, samen met werkgevers, medewerkers die met de auto reizen op dat traject een brief te sturen met daarin overzicht reistijd met OV, auto inclusief fileverwachting. <p>In haar OV Visie geeft Regio Twente aan dat het moeilijk is om de (latende) reismens van de klant in te schatten en daarmee moeilijk te bepalen of een nieuwe lijn succesvol is. Daarom vinden</p>	
--	--	---	--

		<p>experimenten met een nieuwe lijn meestal op kosten van Regio Twente plaats. Daarnaast is Regio Twente bezig met de ontwikkeling van een nieuw model om op eenvoudige wijze de vraag naar openbaar vervoer voor nieuwe lijnen en latente vervoersgebieden te kunnen inschatten. Bij vermoeden van geschiktheid wordt een marktonderzoek in desbetreffend gebied gedaan.</p>	
15.2	15 9292	<p>Daarnaast beschrijft 9292 hoe specifieke acties van de Regio ondersteunt kunnen worden door 9292</p>	<p>Deze adviezen voor de uitvoering worden als zodanig beschouwd en niet meegenomen als zienswijze. Op de suggesties zal bij de uitvoering van de actiepunten uit de visie teruggekomen worden.</p>
16.1	16 Gemeente Hengelo Dhr. M. Wennink	<p>5.6.3. Het gratis openbaar vervoer in Hengelo is een groot succes. Wij willen het gratis openbaar vervoer voor de leeftijdscategorie 65+ voortzetten en zijn voorstander van het regiobreed invoeren van deze vorm van gratis openbaar vervoer. Ook willen we andere vormen van gratis openbaar vervoer verkennen. Wij kunnen ons niet verenigen met hetgeen u over gratis openbaar vervoer in de OV-visie schrijft. Wij vinden het van cruciaal belang dat de Regio Twente gratis openbaar vervoer faciliteert.</p>	<p>Graag horen wij meer van de overwegingen die tot dit standpunt hebben geleid. Regio Twente is niet bereid tot het zelf aanbieden van (voor de reiziger) gratis openbaar vervoer omdat dit ten koste gaat van de financiën welke bedoeld zijn om de kwaliteit en het aanbod van het OV hoog te houden. Gratis openbaar vervoer als stimulans welke leidt tot hoger betaald gebruik is bespreekbaar. Gratis openbaar vervoer als inkomensherverdeling of stimulans tot maatschappelijke participatie kan onder voorwaarden door de gemeente toegepast worden. De voorwaarden behelzen onder andere de vergoeding van de gemeente aan de vervoerder én de vorm van het aanbieden van de kostencompensatie aan de reiziger.</p>
16.2	16 Gemeente Hengelo Dhr. M. Wennink	<p>5.6.3. OV-chipkaart De buslijnen in Hengelo maken grote lussen. Met de invoering van de OV-chipkaart betekent dit dat veel inwoners van Hengelo aanzienlijk meer zullen moeten gaan betalen voor het openbaar vervoer. Hier maken wij ons grote zorgen over. Een tariefsysteem op basis van hemelsbreed afgelegde afstand zou veel rechtvaardiger zijn.</p>	<p>Het tariefsysteem voor de OV-chipkaart is landelijk vastgelegd en kan niet eenzijdig gewijzigd worden van een afgelegde afstandstarief naar een hemelsbrede tarief. Regio Twente erkent het probleem van de hoge tarieven bij lange lijnen en bij lijnen die in één richting een lus door de wijk rijden. Daarom wordt los van de visie met Connexxion gesproken over het handhaven van het Twents tarief waarbij reizigers voor een vast tarief een kaart op de bus kunnen kopen. Dit zal prijsstijgingen (welke voor sommige relaties zoals Hasseler Es – Centrum ontstaan) beperken.</p>

Bijlage 1: Prijsvergelijkingen strippenkaarttarief versus chipkaarttarief voor gemeente Tubbergen

Van	Naar	km's	zones	strippen kaart	chip dal-dal	chip spits-dal	chip zonder korting	
Vasse	Tubbergen	4,5	2	€ 1,52	€ 1,13	74% € 1,27	83% € 1,41	93%
Geesteren	Tubbergen	5,5	2	€ 1,52	€ 1,24	82% € 1,40	92% € 1,55	102%
vasse	ootmarsum	5,5	3	€ 2,03	€ 1,24	61% € 1,40	69% € 1,55	76%
weerselo	albergen	8,5	3	€ 2,03	€ 1,58	78% € 1,77	87% € 1,97	97%
Almelo	Geesteren	10,5	3	€ 2,03	€ 1,80	89% € 2,03	100% € 2,25	111%
ootmarsum	tubbergen	10,0	4	€ 2,53	€ 1,74	69% € 1,96	78% € 2,18	86%
almelo	tubbergen	16,0	4	€ 2,53	€ 2,42	95% € 2,72	107% € 3,02	119%