



Rekenkamer
OOST-NEDERLAND



Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Onderzoeksplan

Colofon

De Rekenkamer Oost-Nederland is een onafhankelijk orgaan dat onderzoek doet naar de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het gevoerde bestuur van de provincies Gelderland en Overijssel.

De bestuursleden van de Rekenkamer zijn: de heer drs. M.M.S. Mekel (voorzitter), de heer ir. T.J.A. Gies (plv. voorzitter) en mevrouw drs. S.C. van der Haagen. De secretaris-directeur is mevrouw drs. S.W. Mathijssen RO.

Dit onderzoeksplan is voorbereid door een onderzoeksteam bestaande uit mevrouw drs. M.M. van Elteren en de heer T. Schaaf, MSc, MA.

Rekenkamer Oost-Nederland
Sijzenbaanplein 11-15
7411 HL Deventer
Telefoon: 0570 – 66 58 00
info@rekenkameroost.nl
www.rekenkameroost.nl
Twitter: @RekenkamerOost
LinkedIn: Rekenkamer Oost-Nederland

Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Onderzoeksplan

Deventer, juni 2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Achtergrond	6
1.3	Focus en afbakening.....	10
2	Onderzoeksopzet	12
2.1	Doel- en vraagstelling.....	12
2.2	Normenkader	13
2.3	Onderzoeksmethodiek.....	14
2.4	Planning.....	15
2.5	Slotopmerkingen	16
Bijlage 1:	Geraadpleegde bronnen	17

1 Inleiding

In dit eerste hoofdstuk beschrijven we de aanleiding voor en achtergrond bij het onderzoek naar bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Tot slot benoemen we de focus van het onderzoek.

1.1 Aanleiding

Bereikbaarheid van voorzieningen is voor de provincies Gelderland en Overijssel een belangrijk doel. Bereikbaarheid maakt het mogelijk voor mensen om te reizen naar werk, onderwijs, zorg, recreatieve voorzieningen etc. De provincies zetten onder de bredere noemer 'mobiliteit' in op bereikbaarheid lopend, met de fiets, de trein, de bus en met de auto. In dit onderzoeksplan staat de bereikbaarheid met specifiek het openbaar vervoer centraal.

Het (regionale) openbaar vervoer is een belangrijke wettelijke taak van de provincie. De Rekenkamer Oost-Nederland heeft het onderwerp al langer op de agenda staan maar telkens waren er argumenten om het niet op te pakken. Ook nu zijn die argumenten te bedenken. Gezien het belang van het onderwerp - zowel maatschappelijk als financieel - vinden we dat het tijd wordt om het te onderzoeken.

Bij Provinciale Staten staat het onderwerp volop in de belangstelling. Er spelen actuele vraagstukken zoals kosten, afschalen van dienstregelingen, veiligheid in het OV, zero emissie vervoer etc. Ook terugkijkend hebben de provincies te maken gehad met impactvolle uitdagingen zoals de coronapandemie (met teruglopende reizigersaantallen tot gevolg¹), fraude bij een aanbestedingsprocedure en tegenvallend materieel (problemen met bussen). In dit onderzoek staan niet zozeer deze actuele vraagstukken centraal, maar kijken we juist over een langere periode terug in de tijd om ontwikkelingen in de bereikbaarheid met het openbaar vervoer inzichtelijk te kunnen maken.

¹ [Mobiliteitsbeeld 2023](#). Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (november, 2023)

1.2 Achtergrond

Volgens artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000 is de definitie van openbaar vervoer: *voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling² met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig*. Het rijden volgens een dienstregeling is hierbij essentieel. Provincies zijn verantwoordelijk voor het stads- en streekvervoer en het gedecentraliseerde treinvervoer.

De provincie bestuurt zelf geen bussen of treinen maar verstrekt concessies aan vervoerders. De provincie heeft daarbij de rol van opdrachtgever (vervoersautoriteit) en geeft vervoerders tijdelijk het exclusieve recht (concessie) om diensten voor bus, regionale trein, tram, of metro te verzorgen in een gebied. De Rijksoverheid gaat over het landelijke spoornetwerk.

In het organiseren van regionaal openbaar vervoer werkt de provincie samen met andere provincies, gemeenten, eventuele regionale samenwerkingsverbanden van verschillende gemeenten, vervoerders en met consumentenorganisaties. Dat laatste is een wettelijke verplichting.³ Iedere provincie (vervoersautoriteit) kent een Reizigers overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV) waarin per provincie verschillende consumentenorganisaties zich hebben verenigd.

Provinciaal bereikbaarheidsbeleid

De provincie Gelderland kent zowel de OV visie 2020⁴ (2014) als de visie Bereikbaar Gelderland (2020) als beleidskaders voor de bredere noemer mobiliteit. De OV visie stamt uit 2014 en is gericht op bereikbaarheid met het openbaar vervoer, terwijl de visie Bereikbaar Gelderland van meer recente datum is (2020) en gericht is op bereikbaarheid met alle modaliteiten (auto, openbaar vervoer, fiets etc.). GS hebben aangekondigd een actuele versie van beide beleidskaders voor te leggen aan PS in 2024.⁵ Voor het openbaar vervoer zijn de belangrijkste doelen:

- 'Een betere bereikbaarheid voor reizigers in Gelderland' (OV visie en uitwerking).
- 'Iedere Gelderlander is bereikbaar en beschikt over mogelijkheden om zijn woon-werk- en recreatiebehoeften in te vullen'.⁶ De provincie gaat daarbij niet meer uit van modaliteiten (bus, trein, auto etc.) en legt de focus op stedelijke

² Onder 'dienstregeling' wordt verstaan: 'voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding of de halteplaatsen of de tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed' (artikel 1 Wet personenvervoer 2000).

³ In de Wet personenvervoer 2000 staat bijvoorbeeld in artikel 44 voorgeschreven dat de provincie verplicht is advies te vragen consumentenorganisaties voorafgaand aan het vaststellen van een programma van eisen.

⁴ OV visie 2020, vastgesteld door Provinciale Staten Gelderland in mei 2014.

⁵ Statenbrief Programma Bereikbaarheid, 13 maart 2024 en Statenbrief Toekomstbeeld OV Gelderland, 6 februari 2024.

⁶ Visie Bereikbaar Gelderland, vastgesteld door PS op 8 juli 2020.

netwerken omdat daar de grootste problemen worden verwacht. Dit wil niet zeggen dat ze niets doen aan achterlandverbindingen en hoe die goed aansluiten bij stedelijke netwerken. Er is wel sprake van accentverschillen: 'In stedelijke gebieden benutten we de mogelijkheden van openbaar vervoer. En in minder-stedelijke gebieden kijken we naar de mogelijkheden om per fiets of auto richting de dichtstbijzijnde hub te gaan. Een hub is een knooppunt waar mensen een overstap kunnen maken naar een andere vorm van vervoer en verbinding.'⁷

De provincie Overijssel ziet goede bereikbaarheid als een voorwaarde voor (economische) ontwikkeling en als iets dat bijdraagt bij aan een goed vestigingsklimaat. De provincie Overijssel wil met het openbaar vervoer voorzien in haar bereikbaarheidsopgave. Naast de opgave voor het OV om bij te dragen aan de economische bereikbaarheid heeft het OV ook een opgave om bij te dragen aan de bereikbaarheid van de dunner bevolkte gebieden (sociale bereikbaarheid).⁸ In de Omgevingsvisie en de Koersdocumenten fiets, OV, auto en goederenvervoer is de koers bepaald voor acties op het gebied van mobiliteit. Aan de hand van de Integrale Netwerkvisie Overijssel (2018) maakt de provincie per verbinding de afweging tussen mogelijke investeringen in weginfrastructuur, OV en/of fiets.⁹ Op dit moment wordt er gewerkt aan nieuw beleid, een Regionaal mobiliteitsprogramma dat de koersdocumenten zal gaan vervangen.

In 2014 vond een herijking van het Overijsselse OV-beleid plaats met als doel in 2018 een begrotingsevenwicht te bereiken. Inzet was om de basis van het OV-systeem niet aan te tasten. Tegelijkertijd veranderde de inzet op OV, waarbij de nadruk kwam te liggen op een kernnet OV met daarbuiten aanvullend een mobiliteitsmix.¹⁰ Waar een reguliere busverbinding niet passend meer is, gaat de provincie op zoek naar alternatieven. Inzet voor de provincie is om de basis van het OV-systeem niet aan te tasten.¹¹

⁷ Idem dito.

⁸ Integrale netwerkvisie Overijssel 2018.

⁹ Begroting provincie Overijssel 2024.

¹⁰ Provincie Overijssel, Koersdocument 2016.

¹¹ Provincie Overijssel, Herijking OV-tactiek 2013.

Concessies

In de Wet personenvervoer 2000 is geregeld dat het openbaar vervoer per regio of per verbinding wordt aanbesteed. De winnende vervoersmaatschappij krijgt voor maximaal 10 jaar het exclusieve recht (concessie) op het verrichten van het openbaar vervoer binnen een regio.¹² Provincies zijn verantwoordelijk voor de aanbestedingen van het regionale openbaar vervoer (stad- en streekvervoer, regionale treinen, trams en metro'. De concessies zijn voor de provincies een belangrijk instrument voor realisatie van de doelen voor bereikbaarheid met het OV.

In 2017 besloten de provincies Gelderland, Overijssel en Flevoland de handen in één te slaan en de aanbesteding van de openbaar vervoer concessies in de drie provincies gezamenlijk aan te pakken.¹³ In 2018 stelden de PS'en van de drie provincies de Nota van Uitgangspunten Concessies IJssel-Vecht, Rijn-Waal en Berkel-Dinkel (kortweg: NvU Oost) vast met de gedachte dat de uitgangspunten ook gelden voor toekomstige concessies (en niet alleen voor IJssel-Vecht, Rijn-Waal en Berkel-Dinkel).

Het beleid van de provincies vormt de basis voor de NvU Oost. De NvU Oost uit 2018 is nog steeds grotendeels¹⁴ de basis voor de concessieverlening. In NvU Oost staan drie hoofdpunten: bereikbaarheid verbeteren, kansen in de regio's benutten en duurzaamheid verhogen. De drie provincies willen de bereikbaarheid verbeteren door het OV te integreren *'in de reisketens van Reizigers, waarbij de nadruk verschuift van aanbodgericht Openbaar Vervoer naar flexibele, vraaggerichte (openbaar) vervoersvormen met goede aansluitingen voor een betaalbare deur-tot-deur reis. Binnen het totale vervoersnetwerk in de provincies is voor het Openbaar Vervoer vooral een rol weggelegd op drukke verbindingen. Op plaatsen en momenten waar de vervoervraag laag is, zijn er kansen voor Andere Mobiliteitsdiensten of meer flexibel Openbaar Vervoer.'*

Gegeven de hoofdpunten formuleerden de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel in de NvU Oost de volgende doelstellingen voor de nieuwe gebiedsconcessies:¹⁵

1. De concessies geven zo goed mogelijk invulling aan veranderende vervoerbehoefden en kwaliteitseisen van reizigers;
2. De kern van de concessies, zijnde een sterk en voor reizigers en provincies betaalbaar hoofdnetwerk, verder versterken om de toekomstvastheid van het openbaar vervoer te kunnen waarborgen;
3. De concessies bieden ruimte voor de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe vervoersvormen/mobiliteitsdiensten, om in veranderende vervoerbehoefden te kunnen blijven voorzien;

¹² Indien de vervoerder grote investeringen in materieel moet doen, dan is een verlenging met 50% mogelijk.

¹³ De provincie Gelderland is daarnaast opdrachtgever van één vorm van flexibel vervoer, namelijk de deeltaxi haltetaxiRRReis.

¹⁴ Enkele uitgangspunten die besproken zijn om aan te passen, zijn: tussentijdse review van 5 naar 3 jaar, nuancering van opbrengstverantwoordelijkheid bij calamiteiten, aanvulling op definitie van ov, aanpassing in concessiegebieden, aansluiting bij verstedelijkingsstrategie, verduurzaming, mandatering aan GS, toiletten in de trein.

¹⁵ Nota van Uitgangspunten Concessies IJssel-Vecht, Rijn-Waal, Berkel-Dinkel, 2018.

4. De concessies maken het mogelijk landelijk overeengekomen afspraken over verdere verduurzaming van het Openbaar Vervoer (waar mogelijk) versneld te realiseren om de leefomgeving in de provincies verder te verbeteren.

Aanbod openbaar vervoer

Zoals hierboven beschreven kozen de provincies voor een combinatie van een vast aanbod en een flexibel aanbod aan OV-verbindingen (vraagafhankelijk vervoer). De provincies maakten hiertoe een categorisering van A, B en C-lijnen:

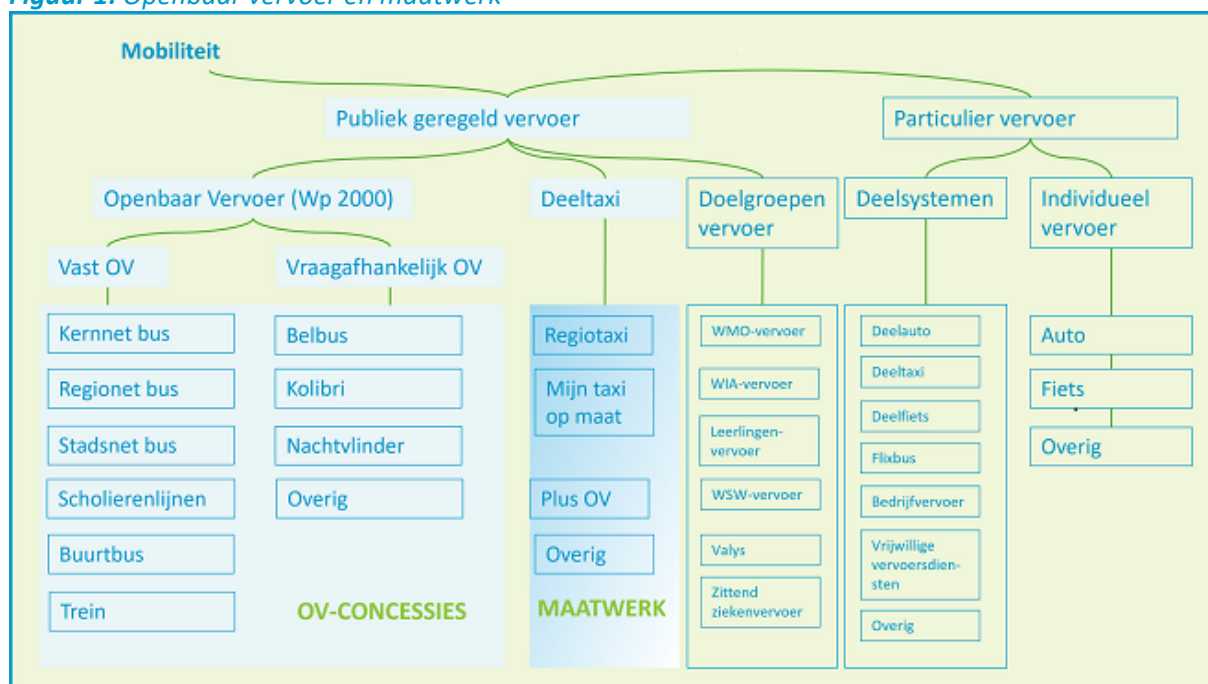
- **A-lijnen:** Sterke busverbindingen die samen met de treindiensten in de drie provincies (hoofdrailnet en regionale treindiensten) en de sterke busverbindingen in de andere concessiegebieden een hoofdnetwerk binnen de drie provincies (gaan) vormen dat de belangrijkste economische kerngebieden met elkaar verbindt.
- **B-lijnen:** Busverbindingen waarmee op dit moment zoveel mensen reizen dat de concessieverleners verwachten dat deze busverbindingen gedurende de gehele looptijd van concessie in een substantiële vervoervraag zullen blijven voorzien.
- **C-lijnen:** Busverbindingen die nu niet optimaal aansluiten op de vervoerbehoefden van reizigers waardoor deze lijnen op dit moment minder intensief gebruikt worden, beleidsmatig gezien een minder belangrijke functie binnen het OV-netwerk vervullen. Deze lijnen kunnen op voorstel van de concessiehouder dan wel op verzoek van de concessieverleners onderdeel worden van het vaste aanbod van OV of worden opgeheven. Bij het opheffen van een lijn bestaat de mogelijkheid dat de verbinding wordt gerealiseerd door vraaggestuurd OV (binnen de concessie zoals bijvoorbeeld een belbus) of door maatwerk (buiten de concessie, zie figuur 1).

Per type lijn gelden minimumeisen voor de bedieningstijden en frequenties per lijntype per uur per richting. Er zijn geen minimumeisen aan de frequentie voor C-lijnen omdat deze de mogelijkheid om tot maatwerkoplossingen te komen, zouden beperken.¹⁶

Iedere provincie is vrij om maatwerk te organiseren buiten de concessies om zoals deeltaxi's. Maatwerk valt niet onder de noemer openbaar vervoer omdat het niet voldoet aan de daaraan gestelde eisen in de Wet personenvervoer 2000, zoals het reizen van en naar haltes en het hanteren van een dienstregeling (zie figuur 1).

¹⁶ Brief GS Gelderland. Start aanbesteding concessie IJssel-Vecht 2023-2035. 31 augustus 2021 (zaaknummer 2021-009520)

Figuur 1: Openbaar vervoer en maatwerk



bron: ontleend aan Nota van Uitgangspunten Aanbesteding Concessies openbaar vervoer (2018)

1.3 Focus en afbakening

De focus van dit onderzoek ligt op bereikbaarheid en de rol van het openbaar vervoer daarin. In de oriëntatiefase die ten grondslag lag aan het opstellen van dit onderzoeksplan werd ons nog eens te meer helder dat bereikbaarheid een complex thema is waar veel onderwerpen mee gemoeid zijn. Er is niet alleen de relatie met andere modaliteiten zoals auto, fiets etc. maar ook met woningbouw en ruimtelijke ontwikkeling. Om het onderwerp in een redelijke tijdsperiode ‘onderzoekbaar’ te houden, kiezen we ervoor om de focus te leggen op bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Dat geeft ons de ruimte om meer de diepte in te gaan en onder andere de resultaten van het beleid van de afgelopen jaren in beeld te brengen. Althans: we hebben de ambitie om de resultaten van het beleid in termen van ontwikkelingen in bereikbaarheid in beeld te brengen. Met deze ambitie raken we aan doeltreffendheidsonderzoek.

Afbakening

We sluiten ons aan bij de definitie van openbaar vervoer zoals de provincies die ook hanteren. Daar waar in het aanbod echter op enig moment maatwerk (aanvullende mobiliteitsdiensten) is georganiseerd om het wegvallen van openbaar vervoer op te vangen (dit valt voor de provincies niet onder openbaar vervoer) nemen we dit wel mee in het onderzoek. De voorwaarde is hierbij dat het maatwerk onder regie van de provincie valt. Een voorbeeld hiervan is de ‘haltetaxirreis’.¹⁷ Daar waar wij in het

¹⁷ <https://haltetaxi.rreis.nl>

vervolg van dit onderzoeksplan spreken over openbaar vervoer bedoelen wij dus steeds openbaar vervoer zoals gedefinieerd in de Wet personenvervoer 2000 'en' eventuele aanvullende mobiliteitsdiensten (maatwerk) onder regie van de provincie. In figuur 1 zijn dit de kolommen 'OV-concessies' en 'maatwerk'.

We kijken in dit onderzoek terug tot 2014, het startpunt van de belangrijkste geldende beleidskaders van beide provincies:

- De provincie Gelderland stelde in 2014 de toekomstvisie OV 2020 vast en in 2020 de visie Bereikbaar Gelderland;
- De provincie Overijssel besloot in 2014 tot een ombouw van het openbaar vervoer wat resulteerde in het vigerende Koersdocument OV uit 2016.

Wat valt buiten de focus van dit onderzoek? Dit onderzoek is geen evaluatie van specifieke concessies en ook niet van specifieke mobiliteitsinstrumenten zoals de buurtbus, hubs, regiotaxi etc. Het onderzoek raakt deze onderwerpen logischerwijs wel. We gaan bijvoorbeeld wel de werkwijze van concessieverlening bestuderen om in beeld te krijgen wat de rolverdeling is van verschillende partijen in het sturen op bereikbaarheid. In het volgende hoofdstuk lichten we toe wat de opzet is van het onderzoek en welke elementen we daarin bestuderen.

2 Onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk beschrijven we de opzet van ons onderzoek. Daarbij komen doel- en vraagstelling, het normenkader en onderzoeksmethodiek aan de orde. Ook geven we de planning van het onderzoek weer.

2.1 Doel- en vraagstelling

Doelstelling

Het doel van het onderzoek is:

Provinciale Staten inzicht geven in de ontwikkeling in bereikbaarheid met het openbaar vervoer in de provincie en de aansluiting daarvan op de beleidsdoelen.

Centrale vraag

Hoe heeft de bereikbaarheid met het openbaar vervoer zich sinds 2014 ontwikkeld en sluit dit aan op de beleidsdoelen?

Onderzoeksvragen

Beleid

1. Welke kaders heeft de provincie gesteld voor bereikbaarheid met het openbaar vervoer en welke beleidskeuzes heeft de provincie hierbij gemaakt?
2. In hoeverre zijn de doelstellingen voor bereikbaarheid gespecificeerd/geoperationaliseerd?
3. Wat is de financiële inzet voor bereikbaarheid met het openbaar vervoer geweest sinds 2014?
 - a. Voor regulier openbaar vervoer?
 - b. Voor aanvullende mobiliteitsdiensten?

Rolverdeling

4. Op welke manier kunnen PS en GS sturen op bereikbaarheid met het openbaar vervoer?
5. Welke invloed hebben andere partijen zoals Rijk, gemeenten, vervoerders op bereikbaarheid met het openbaar vervoer in de provincie Gelderland en Overijssel?

Ontwikkelingen aanbodkant van het openbaar vervoer

6. Hoe heeft het OV-aanbod zich sinds 2014 ontwikkeld? We bekijken hierbij indicatoren zoals:
 - a. Aantal lijnen
 - b. Haltes
 - c. Dienstregelingsuren
 - d. Betrouwbaarheid (punctualiteit en rituitval)
 - e. ..
7. Welke alternatieven zijn er in de plaats gekomen als er lijnen verdwenen?
8. Tot welke veranderingen in bereikbaarheid met het openbaar vervoer hebben deze ontwikkelingen geleid?
9. Hoe verhouden deze veranderingen zich tot de beleidskeuzes?

Ontwikkelingen vraagkant / gebruik openbaar vervoer

10. Hoe heeft de vraag naar/het gebruik van regulier openbaar vervoer zich sinds 2014 ontwikkeld?
11. Hoe is de vraag naar/het gebruik van alternatieve vervoersvormen?
12. Wat is er bekend over de waardering van het reguliere openbaar vervoer en alternatieve vervoersvormen?

Informatievoorziening PS

13. In hoeverre zijn PS geïnformeerd over het thema openbaar vervoer?
 - a. In hoeverre zijn PS geïnformeerd over belangrijke ontwikkelingen in het OV(-beleid)?
 - b. In hoeverre hebben PS zicht op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer of andere mobiliteitsdiensten?

2.2 Normenkader

Voor het opstellen van onze bevindingen hanteren we een normenkader. Het normenkader voor dit onderzoek naar bereikbaarheid met het openbaar vervoer ziet u in tabel 1.

Tabel 1: Normenkader

Thema	Normen
Beleid	<ul style="list-style-type: none"> • De provincie geeft duidelijk aan wat zij met haar inzet op het OV beoogt te bereiken. • De provincie heeft de wijze waarop zij het beleid heeft vormgegeven onderbouwd. • De provincie heeft de kaders voldoende uitgewerkt om in de praktijk op het behalen van haar doelstellingen te kunnen sturen. • De provincie heeft zicht op welke financiële inzet er is gepleegd op het OV.
Rolverdeling	<ul style="list-style-type: none"> • De provincie heeft zicht op haar verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het gebied van OV.
Ontwikkelingen aanbodkant	<ul style="list-style-type: none"> • De provincie heeft zicht op hoe het OV-aanbod zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. • De ontwikkeling van het OV-aanbod is in lijn met het beleid. • Wanneer het OV-aanbod veranderd is, is dit duidelijk navolgbaar en onderbouwd. • Wanneer er andere mobiliteitsdiensten in de plaats van OV zijn gekomen, is inzichtelijk wat de gevolgen hiervan voor de reiziger zijn.
Ontwikkelingen vraagkant	<ul style="list-style-type: none"> • De provincie heeft zicht op de vraag naar- en het gebruik van OV. • De provincie heeft zicht op welk effect veranderingen in het OV-aanbod hebben op de vraag naar- en het gebruik van OV.
Informatievoorziening PS	<ul style="list-style-type: none"> • PS zijn geïnformeerd over belangrijke ontwikkelingen binnen het thema. • De informatievoorziening aan PS over bereikbaarheid met het OV gaat conform eventuele gemaakte afspraken met GS hierover.

2.3 Onderzoeksmethodiek

Methoden

Voor dit onderzoek worden documenten en data geanalyseerd en interviews gehouden. Er zijn erg veel data over bereikbaarheid, het aanbod en het gebruik van OV. Het is vaak ook complexe data waar veel haken en ogen aanzitten. Het verloop van het onderzoek moet uitwijzen welke data er daadwerkelijk is en welke we kunnen gebruiken. Voor het beantwoorden van onze onderzoeksvragen 6 tot en met 11 zijn we afhankelijk van voldoende toegankelijke data. Waar mogelijk maken we gebruik van/sluiten we aan bij bestaande data-analyses.

De interviews zijn met provinciale beleidsmedewerkers en met enkele partners van de provincies zoals vervoerders, reizigersorganisatie ROCOV en andere overheden.

Als het gaat om het operationaliseren van het begrip bereikbaarheid gebruiken we allereerst het beleid van beide provincies (deelvraag 2). Daarnaast kijken we waar nodig in literatuur naar aangrijpingspunten om het begrip te operationaliseren. Aan de hand daarvan willen we een steekproef trekken waarin we op basis van de data een historische ontwikkeling geven van de bereikbaarheid van gebieden dan wel de ontwikkeling van concrete reizen van A naar B (deelvraag 8).

Betrokkenheid Staten

Voor de feitelijke start van het onderzoek voerden we startgesprekken met Statenleden in beide provincies.¹⁸ Ook hierin bleek de belangstelling voor het thema groot. Doel van de gesprekken was om te achterhalen waar hun belangstelling naar uitgaat. In voorliggend onderzoeksplan is hun inbreng meegewogen. In veel gevallen komt de inbreng terug in de onderzoeksvragen. In sommige gevallen waren er andere keuzes nodig. Zoals we in paragraaf 1.3 over de focus van het onderzoek uitleggen, is openbaar vervoer namelijk ook een thema wat met veel zaken samenhangt en zijn deze keuzes nodig om het onderzoek behapbaar te houden en de juiste mate van diepgang aan te kunnen brengen.

Experts

Zowel in de voorbereiding, uitvoering als de rapportage betrekken we experts op het gebied van bereikbaarheid met het OV. De samenwerking met experts zal het meest intensief zijn op het onderdeel data-analyse.

2.4 Planning

Rekenkameronderzoek kent een vast aantal stappen, die nader beschreven zijn in ons [onderzoekprotocol](#). De globale planning voor dit onderzoek is opgenomen in tabel 2.

Tabel 2: *Planning onderzoek bereikbaarheid met het OV*

Fase	Periode
Vorbereiding	April - juni 2024
Uitvoering	Juni - november 2024
Rapportage	December 2024 - februari 2025
Publicatie	Februari 2025

Bron: Rekenkamer Oost-Nederland

Voor het realiseren van deze planning zijn wij afhankelijk van een tijdige aanlevering van materiaal door de provincie en de toegankelijkheid/complexiteit van de beschikbare databestanden.

¹⁸ De startgesprekken vonden plaats in Arnhem op 29 mei (aanwezig waren vertegenwoordigers van SGP, Groen Links, BBB, Volt, D66, PvdA, CDA en 50 plus) en 5 juni in Zwolle (aanwezig waren vertegenwoordigers van D66, Volt, SGP, Groen Links, SP, FvD, JA21, BBB, PvdA, Christen Unie en CDA).

2.5 Slotopmerkingen

- Deze onderzoeksopzet is opgesteld op basis van een globale verkenning van het onderwerp. We hebben daarbij de deelvragen geformuleerd die voor ons relevant zijn. Daarbij realiseren we ons dat de opzet van het onderzoek ambitieus is. Op basis van het verzamelde onderzoeksmateriaal en het verloop van de analyses (in relatie tot de planning) kan de aanpak gedurende het onderzoek worden bijgesteld. Het kan zijn dat verdere afbakening op onderdelen nodig is. Als deze bijstelling naar ons oordeel tot majeure aanpassingen van de opzet leidt, zal dit door ons worden gecommuniceerd.
- De Rekenkamer deelt aan PS en GS alle opmerkingen en bedenkingen mee die wij naar aanleiding van onze bevindingen van belang achten. Ook als dit niet expliciet onderdeel is van de onderzoeksopzet.
- Voor de uitvoering van het onderzoek is de Rekenkamer bevoegd alle documenten van het provinciebestuur op te vragen en mee te nemen in het onderzoek. Het provinciebestuur verstrekt desgevraagd alle inlichtingen die de Rekenkamer ter vervulling van haar taak nodig acht.¹⁹

¹⁹ Artikel 184 Provinciewet.

Bijlage 1: Geraadpleegde bronnen

- Wet personenvervoer 2000.
- Mobiliteitsbeeld 2023. Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (november, 2023).
- Provincie Gelderland (2014). OV-visie 2020.
- Provincie Gelderland (2020). Visie bereikbaar Gelderland.
- Provincie Gelderland & Overijssel (2021). Brief 'Start aanbesteding concessie IJssel-Vecht 2022-2035).
- Provincie Gelderland (2024). Programma Bereikbaarheid.
- Provincie Gelderland (2024). Statenbrief toekomstbeeld OV Gelderland.
- Provincie Overijssel (2013). Herijking OV-tactiek.
- Provincie Overijssel (2016). Koersdocument OV.
- Provincie Overijssel (2018). Integrale Netwerkvisie Overijssel.
- Provincie Overijssel, Gelderland en Flevoland (2018). Nota van Uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer.
- Provincie Overijssel, begroting 2024.
- <https://haltetaxi.rreis.nl>.