

Steenwijkerland in beweging

Een analyse van het openbaar vervoer

BESPREEKSTUK

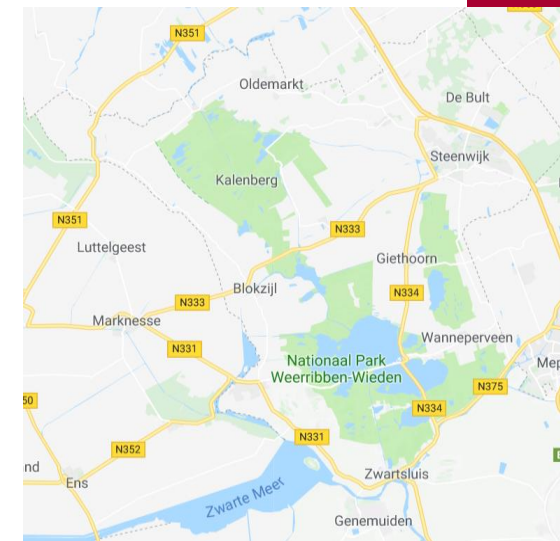


1. Waarom een analyse van het openbaar vervoer

De gemeente Steenwijkerland is een aantrekkelijke gemeente om te wonen en te verblijven. Het water en het landelijk gebied hebben aantrekkingskracht op de omgeving. Voor inwoners is het landelijk gebied fijn om in te wonen. De leefbaarheid staat in verschillende kernen wel onder druk. De openbaar vervoerssituatie maakt daar onderdeel van uit.

Op dit moment bereidt de provincie de aanbesteding van het openbaar vervoer voor. Deze aanbesteding is de aanleiding voor een analyse van het openbaar vervoer in de gemeente Steenwijkerland. Met de uitkomst van de analyse kan de gemeente haar wensen inbrengen in het programma van eisen.

In samenspraak met een groep inwoners en ondernemers is deze analyse tot stand gekomen. Gezamenlijk hebben we gekeken naar de huidige stand van zaken, de trends en de vervoersbehoefte.



Steenwijkerland (Databank Overijssel, 2014)

- Grootste Kernen: Steenwijk · Vollenhove
- Dorpen: 14
- Buurtschappen: 38
- Oppervlakte: 322 km²
- Inwoners: 43.390
- Bevolkingsdichtheid: 134 per km²
- Bedrijventerreinen: 12 bedrijventerreinen
- Grootste sectoren: 1: 22% Groot-en Detailhandel 2: 14% Advies-en onderzoekssector 3: 11% Agrarische sector 4:10% Bouwnijverheid. Recreatie en toerisme 14%*
- Scholen: 39 (basisonderwijs) 2 (voortgezet onderwijs)
- Winkelcentra: Steenwijk
- Verzorgingscentra: 6 in Steenwijk, 1 in Vollenhove, 1 in Blokzijl, 1 in Giethoorn, 1 in Wanneperveen
- Stedelijkheid: 4 (weinig stedelijk)

Demografie bevolking (Databank Overijssel)

- Huishoudens: 18.618
- Leeftijdsopbouw: -14: 7500 15-24: 4769 25-34: 4335 35-44: 5375 45-54: 6633 55-64: 5982 65-74: 4942 75+: 3771

* Bron: LISA

2. Trends en beleid

We zien de komende jaren een aantal trends die van invloed zijn op de vraag naar mobiliteit en openbaar vervoer. **Mobiliteit wordt meer gedeeld**, deelauto's, deelfietsen, meerijden. **Mobiliteit wordt een dienst** waarbij plannen, boeken en betalen in een hand komt. **Autonome voertuigen** komen, maar wanneer? **Zero Emissie** in het openbaar vervoer en autoverkeer ligt in het verschiet. **Het gebruik van de elektrische auto en de fiets blijft toenemen**.

De vergrijzing zet door. Vooral het aantal 75-plusser neemt toe, zie bijlage. Ouderen wonen langer thuis en worden meer afhankelijk van derden. **De toeristische sector groeit**. De 65-plussers gaan aanzienlijk meer aan vakanties gaan besteden (ABN Amro, 2018). De druk op Giethoorn neemt toe. Er is een **groei te zien in de werkgelegenheid** in o.a. de sectoren horeca en vrije tijd, zie bijlage. Mobiliteit speelt een belangrijke rol bij deze trends: ouderen hebben hulp nodig met reizen, toeristische bestemmingen moeten voor alle doelgroepen bereikbaar zijn en werknemers in bijvoorbeeld de horeca moeten 's avonds laat naar huis reizen.

Landelijk beleid:

Van openbaar vervoer naar mobiliteit : We integreren openbaar vervoer in de mobiliteitsketens van reizigers

Nieuwe mobiliteit bieden bij geringere vraag : Waar vraag naar en aanbod van klassieke openbaar vervoer tekort schieten, zorgen we ervoor dat flexibel, vraaggericht vervoer beschikbaar komt

Verder verduurzamen: We blijven werken aan het verduurzamen van de mobiliteit; het komend decennium al is een sterker collectief vervoer nodig om de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelen te halen
Slimmer samenwerken en financieren: Om goede en betaalbare deur-tot-deurreis mogelijk te maken, versterken we de samenwerking over de grenzen van modaliteiten en beleidsvelden heen.

Provinciaal beleid:

Het provinciale beleid in Overijssel is uitgewerkt in het Koersdocument Ov. De principes zijn gelijk. De provincie gaat uit van samenwerking met gemeenten om nieuwe mobiliteit tot stand te laten komen en een (financieel) gezond openbaar vervoer. Stimuleren van de fiets op de kortere afstanden en openbaar vervoer op de langere afstanden en op het kernnet. Laag gebruik, minder dan 8 reizigers per bus is een signaal om naar alternatieven te zoeken.

Omgevingsvisie Steenwijkerland:

Het openbaar vervoer strekt zich niet over de hele gemeente uit. De bereikbaarheid van de kleine kernen staat onder druk. De oplossing ligt in nieuwe vormen van mobiliteiten bewonersinitiatieven. We dagen partijen uit om hier samen uitvoering aan te geven.

Beleidsplan Sociaal Domein Steenwijkerland:

- Overheid laat meer over aan bewoners, verwacht meer eigen verantwoordelijkheid van bewoners ⇔ bewoners nemen zelf initiatief en verwachten ruimte van overheid
- Bewoners zijn zelfredzaam / samenredzaam
- Indien niet: vangnet door gemeente: gericht op vergroten van zelfredzaamheid
- Herstel zelfredzaamheid niet mogelijk, dan permanent vangnet

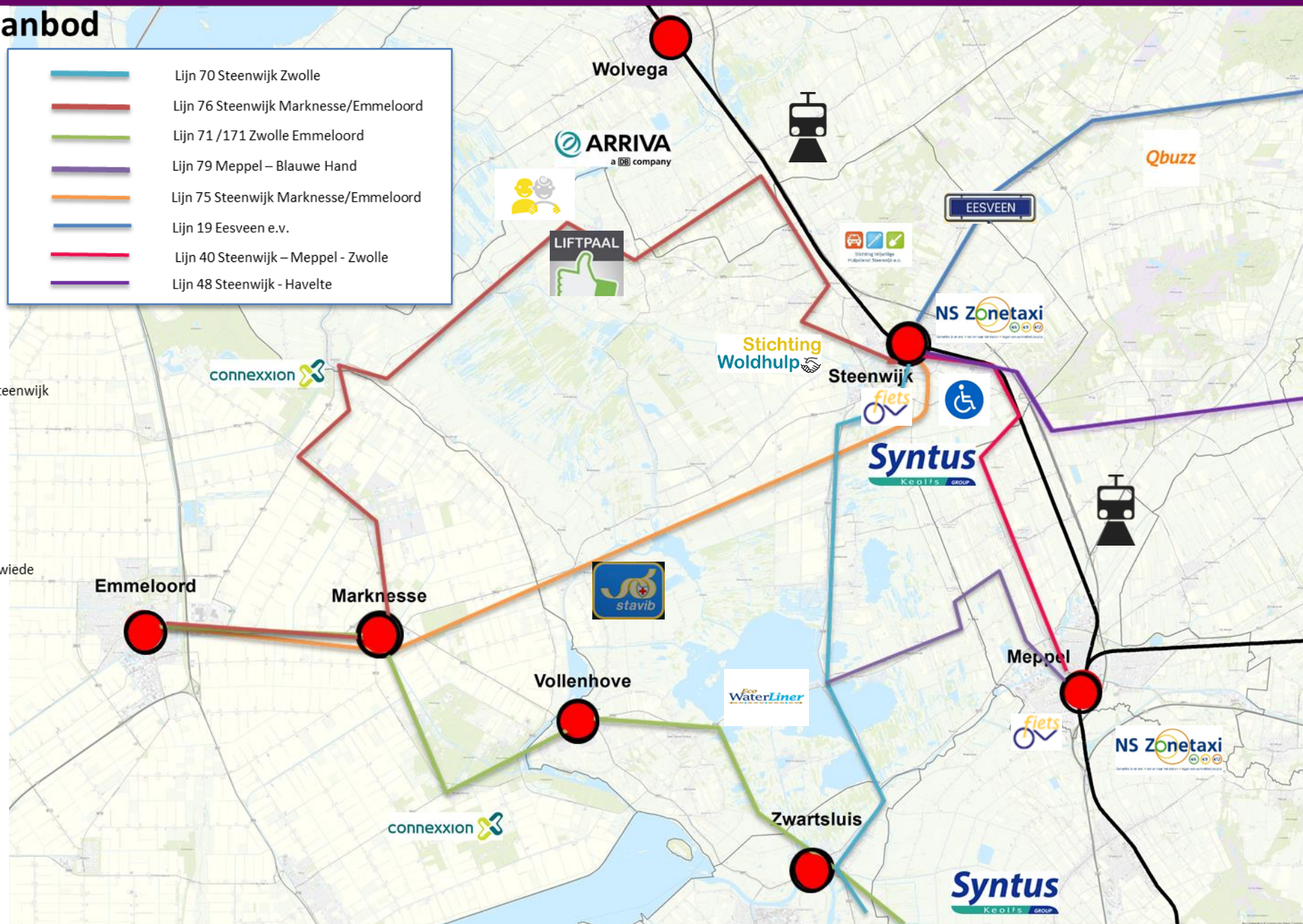
Woonvisie Steenwijkerland 2017-2021:

Het aantal inwoners van 55 jaar en ouder neemt toe en vooral de groep van 75 jaar en ouder zal sterk groeien. We streven ernaar dat mensen met een zorg- en ondersteuningsvraag zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen.

Wat doen we met de trends: wachten we af of ondernemen we actie?

3. Huidig vervoeraanbod

	Lijn 70 Steenwijk Zwolle
	Lijn 76 Steenwijk Marknesse/Emmeloord
	Lijn 71 /171 Zwolle Emmeloord
	Lijn 79 Meppel – Blauwe Hand
	Lijn 75 Steenwijk Marknesse/Emmeloord
	Lijn 19 Eesveen e.v.
	Lijn 40 Steenwijk – Meppel - Zwolle
	Lijn 48 Steenwijk - Havelte



Stichting Woldhulp

Stichting Woldhulp



Vrijwillige hulpdienst
Oldemarkt



Vereniging gehandicaptenvervoer Steenwijk



Vrijwillige hulpdienst Steenwijk e.o.

EcoWaterLiner

Eocliner busboot



Stichting Aangepast vervoer Brederwiede



Zorgproject Eesveen



Liftpaal
Oldemarkt



NS zonetaxi



OV fiets

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng

4. Kenmerken van de huidige mobiliteit

Van alle verplaatsingen die inwoners van Steenwijkerland maken gebeurt 72 % per auto. Circa 7 % van de verplaatsingen door inwoners is per openbaar vervoer.

Van de bezoekers van Steenwijkerland komt 4 % per openbaar vervoer. Ongeveer 83 % van de huidige gebruikers van het openbaar vervoer is jonger dan 27 jaar. Circa 2% van de huidige openbaar vervoer reizigers in deze regio is ouder dan 65 jaar. Ongeveer 42 % van de reizigers in het openbaar vervoer reist met een studenten OV kaart. Circa 50 % van de kosten van het openbaar vervoer wordt door de reiziger opgebracht.

In de avond en weekenduren rijden de buslijnen zeer beperkt. Alleen de buslijn Zwolle via Zwartsluis- Vollenhove - St Jansklooster – Marknesse naar Emmeloord rijdt ieder halfuur en in rustige uren ieder uur. Ook de stations Meppel en Steenwijk worden regelmatig en ook in de avonduren en weekenden bediend. De afgelopen jaren heeft de provincie het aantal busritten op de lijn naar Giethoorn uitgebreid.

Ondanks dat het gebruik van de regiotaxi (reed tot 1 januari 2017) beperkt was voldeed deze zeker in een behoefte. De regiotaxi was een relatief (voor de overheid) dure voorziening die niet altijd voor het beoogde doel werd gebruikt. Een aanzienlijk deel van de ritten vond plaats 's nachts plaats en voor zorggerelateerde bestemmingen waar andere budgetten voor waren. Deze ritten niet meegerekend was het gebruik in de hele gemeente ongeveer 10 per dag.

De positie van het openbaar vervoer in Steenwijkerland is niet eenvoudig. Voor de meeste inwoners is er openbaar vervoer beschikbaar maar niet op alle momenten en niet altijd heel dichtbij. De grootste groep gebruikers zijn op dit moment de (schoolgaande) jongeren. Dat heeft geleid tot weinig gebruik buiten de schooltijden. Dat leidde weer tot minder aanbod op die momenten. Er is inmiddels sprake van weinig tot geen OV vooral in de avond en weekenduren. Steenwijkerland kent van oudsher veel vrijwilligers vervoerssystemen, dat is iets om trots op te zijn. Ze verzorgen de mobiliteit van een deel van onze inwoners.

De opgave voor Steenwijkerland is om een visie te ontwikkelen die inspeelt op wat inwoners nodig hebben: voldoende keuze in passende vormen van mobiliteit. Dat hoeft niet in de traditionele vorm van openbaar vervoer zoals we dat kennen. Steenwijkerland wil graag inspelen op nieuwe ontwikkelingen en technologie.

In de bijlagen zijn meer gegevens te vinden over de mobiliteit in Steenwijkerland: modal split en instappers in het openbaar vervoer.



5. Waarom en hoe verplaatsen we ons?

Mobiliteit is geen doel op zich. Mobiliteit komt omdat we ons willen verplaatsen. We willen ons verplaatsen omdat we een motief hebben. Dat motief kan zijn: Werken, Studeren, Recreëren, Sociaal maatschappelijk (boodschappen, zorg). Veel inwoners redden zichzelf als het gaat om mobiliteit. De fiets en de auto zijn de meest populaire vervoerswijzen. Die vervoerswijzen betekenen een hoge mate van zelfstandigheid en beschikbaarheid. Maar niet iedereen heeft die mogelijkheden.

In sessies met ondernemers en inwoners is gekeken voor welke doelgroepen het openbaar vervoer een belangrijke functie heeft wat de wensen zijn van deze doelgroepen. In de sessies is geconstateerd dat het openbaar vervoer vooral van belang is voor ouderen (anders verwoord: inwoners die voor vervoer afhankelijk zijn van anderen), scholieren en werkende jongeren, en toeristen.

Wensen Scholieren en werkende jongeren:

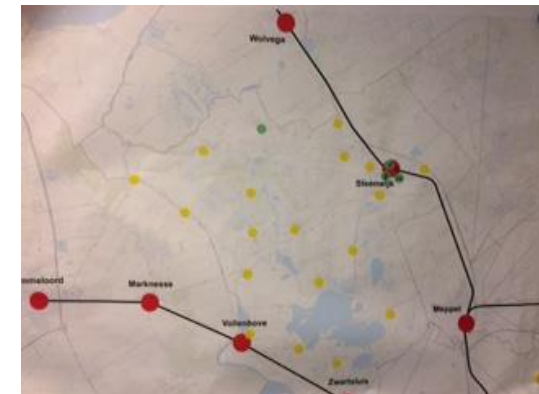
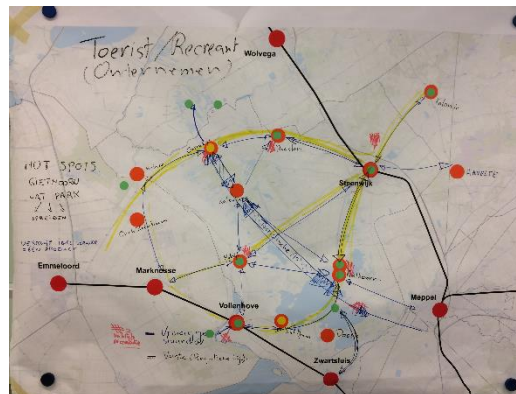
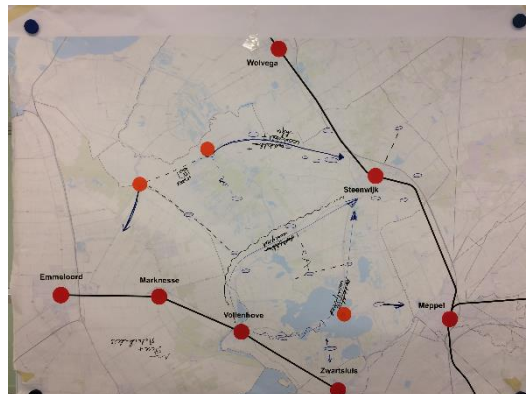
- Rechtstreekse verbindingen
- Scholieren binnen de gemeente houden
- Verbindingen ook voor stageplaatsen
- Directe verbinding Vollenhove-Steenwijk
- Differentiëren in zomer en winter
- Niet alles hoeft traditioneel grote bus te zijn

Wensen Toerisme:

- Toerisme verspreiden
- Verblijfskwaliteit benutten
- Directe verbinding Oldemarkt Steenwijk
- Marketing koppelen aan vervoer
- Koppelen aan andere initiatieven zoals bruikleenfietsen
- Niet alles hoeft traditioneel grote bus te zijn
- Knooppunten en Hubs kunnen interessante plekken zijn voor interessante ontwikkelingen
- Bereikbaarheid voor werknemers

Wensen Ouderen:

- Vervoer om sociale netwerk te onderhouden
- bestemmingen koppelen aan activiteiten
- Hop on hof of buurtbus
- Kleinschalig maatwerk is belangrijk



6. Naar een visie: het drielagenmodel

De huidige ontwikkeling is een afname van het aanbod openbaar vervoer. Wij willen het tij keren, regie nemen en niet de ontwikkelingen afwachten. Onze ambitie is: elke kern is elke dag van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat voor iedereen bereikbaar. Er is een nieuwe vorm van openbaar vervoer nodig: het is flexibel en speelt in op de (individuele) behoefte. Het aanbod is een mix van georganiseerd vervoersaanbod en individuen die hun auto willen delen. Emissieloze voertuigen worden gestimuleerd: van de (deel)fiets, de elektrische (deel)auto tot de elektrische bus. Via digitale platforms kan iedereen een rit inplannen. Iedereen in Steenwijkerland, van bewoner, werknemer tot toerist, kan hiervan gebruik maken en is niet afhankelijk van de beschikbaarheid van eigen auto. Het openbaar vervoer biedt een sociale rol, bijvoorbeeld ouderen die niet meer zo makkelijk buiten de deur komen. Toeristen kunnen zich op een aantrekkelijke manier verplaatsen. Het openbaar vervoer is een beleving. Wij zien hierin een belangrijke rol voor de gemeente, samen met de provincie en diverse partijen in ons gebied. Kortom Slimmer en beter!

In de visie op het netwerk gaan we uit van een drie lagenmodel.

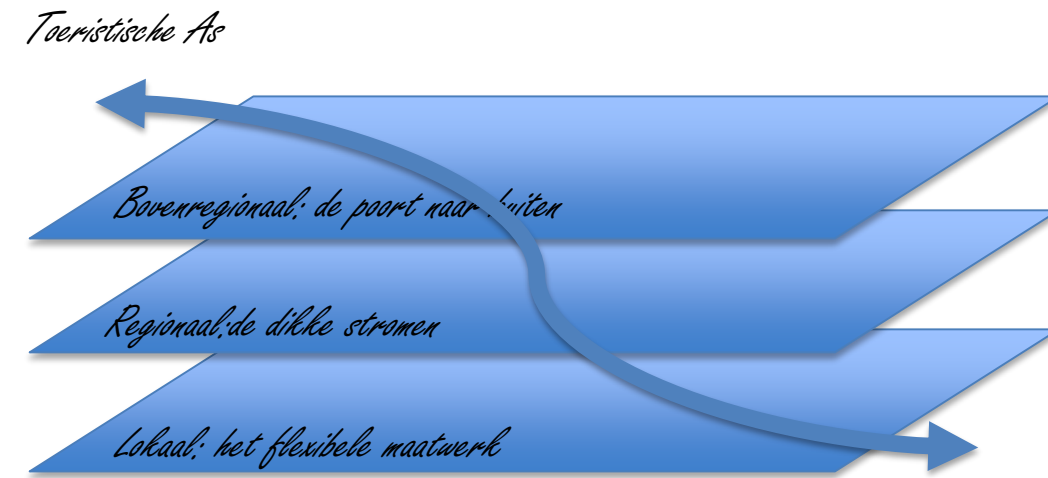
De bovenregionale laag waarin we de hoofdknooppunten zich bevinden. Deze knooppunten zijn de 'poorten naar buiten'. Vanuit deze knooppunten kan de rest van Nederland worden bereikt. Dit netwerk beschouwen we als ruggengraat van het systeem en toekomstvast.

De regionale laag is het vervoer waar sprake is van bundeling naar de hoofdknooppunten. Dit zijn de verbindingen die het landelijk gebied van Steenwijkerland verbinden met de hoofdknoppen.

De lokale laag is het flexibele maatwerk.

Over en door de lagen heen, verbindend via knooppunten zien we een **toeristische as**. Op de toeristische as is vervoer een beleving!

De opgave is om de drie lagen en de As voldoende invulling te geven om in totaal een goed netwerk van vervoer te realiseren.



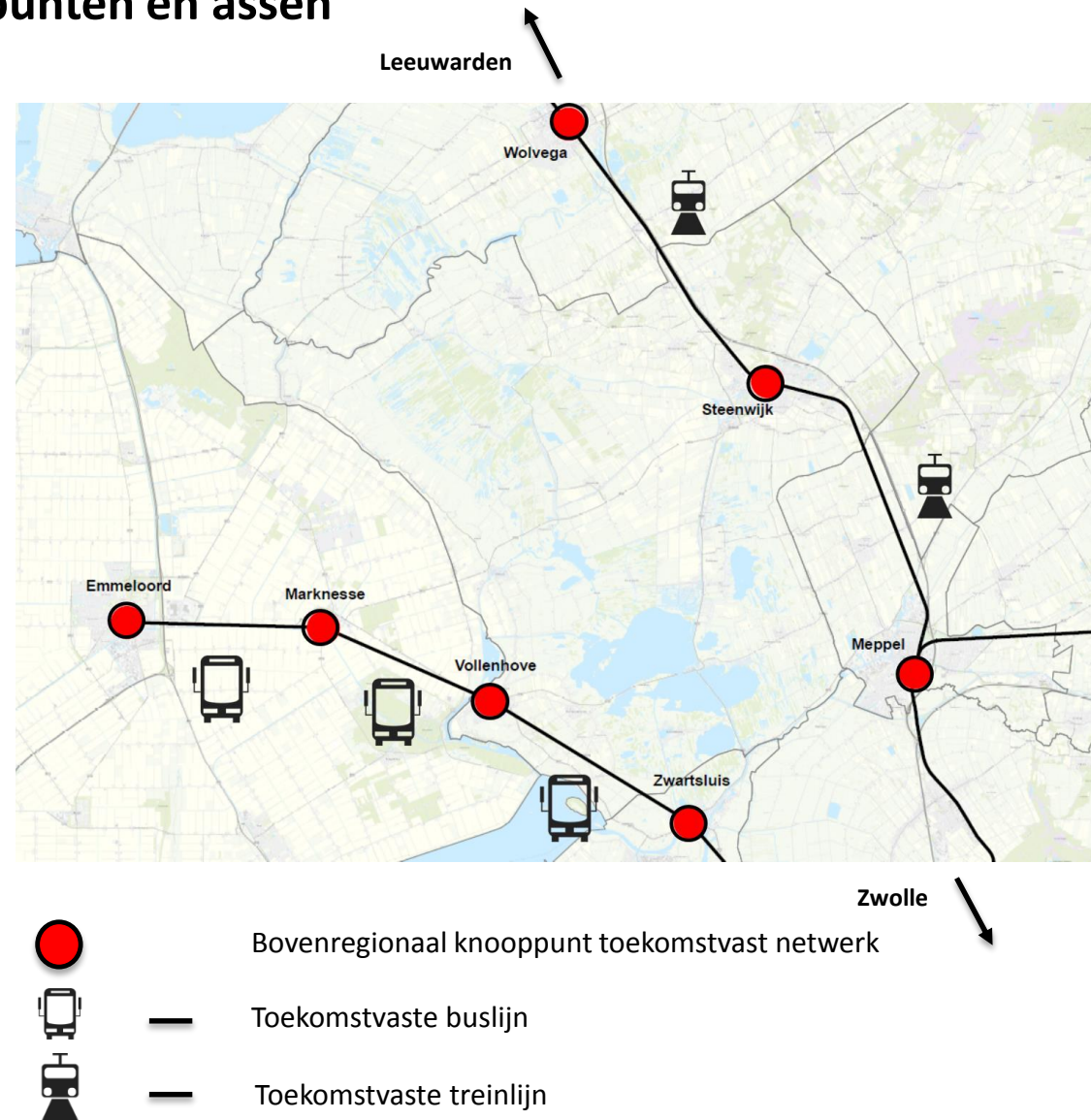
7. De bovenregionale laag: hoofdknooppunten en assen

De bovenregionale laag is de laag waarin de hoofdasen en grote knooppunten zich bevinden. Deze knooppunten zijn de 'poorten naar buiten'. Vanuit deze knooppunten kan de rest van Nederland worden bereikt. Dit netwerk beschouwen we als ruggengraat van het systeem en toekomstvast.

De knooppunten aan de westzijde zijn Emmeloord/Marknesse, Vollenhove en Zwartsluis. Deze knooppunten worden bediend door buslijn 71 die overdag ieder half uur en 's avonds en in het weekend ieder uur de verbinding met Zwolle onderhoudt.

Aan de Oostkant liggen de knooppunten Wolvega, Steenwijk en Meppel aan de spoorlijn Leeuwarden – Zwolle. Hier is ieder half uur een intercity treinverbinding en ieder half uur een stoptrein.

In het Koersdocument OV van de provincie Overijssel is aangegeven dat deze lijnen tot het toekomstvaste kernnetwerk behoren.



8. De regionale laag: lokale knooppunten en verbindingen

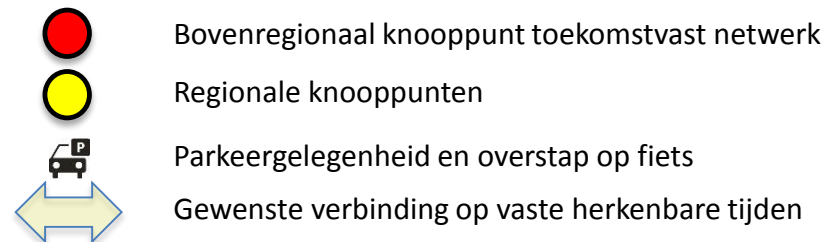
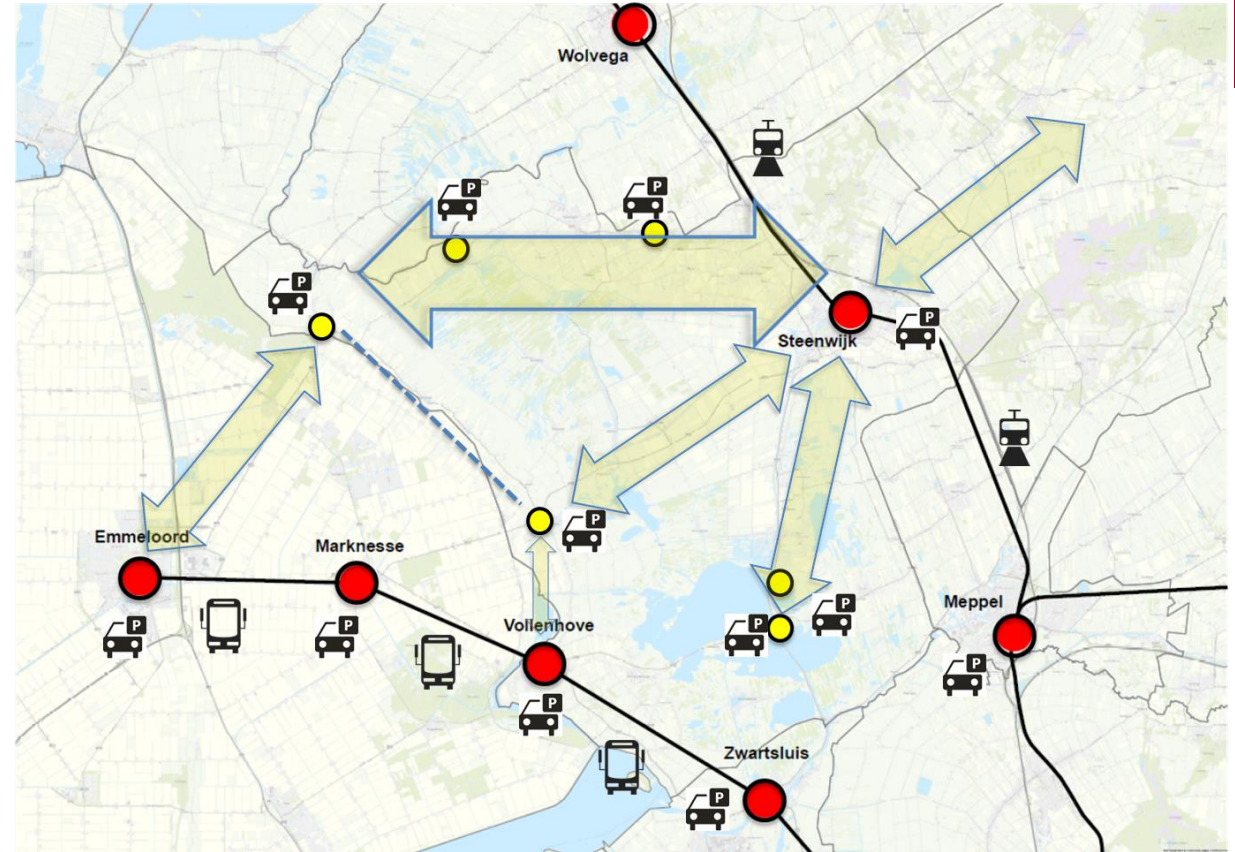
De regionale laag is de laag waarmee het gebied tussen de assen en naar de hoofdknooppunten wordt verbonden. Deze verbindingen vormen de ruggengraat van het lokale vervoer.

We zien een aantal knooppunten in dit netwerk. We noemen dit lokale knopen. Deze knopen zijn centrale plaatsen in onze gemeente en plekken waar vervoer samenkomt. Zij vormen de dragers voor de volgende, lokale laag.

De voorkeur is dat dit netwerk op vaste tijden beschikbaar is. En het is duidelijk wanneer het netwerk beschikbaar is. Dat hoeft overigens niet te betekenen dat het niet op afroep mag zijn en dit hoeven geen grote bussen te zijn, het vertrekmoment en de beschikbaarheid van het vertrekmoment moet echter helder en communiceerbaar zijn. Maar het is wel de laag van het professionele vervoer. De vervoerder rijdt met emissieloze voertuigen.

Qua frequentie denken we aan ieder uur een vertrekmogelijkheid. De grootste groep gebruikers in dit netwerk in het voorjaar, najaar en winter zijn de scholieren en werkende (jongeren). Dit netwerk rijdt het hele jaar door, in de zomer worden de toeristen bediend.

De lokale knooppunten zijn overstappunten naar andere vervoerswijzen of andere vervoerssystemen. Veraangenamen en verknopen staan centraal bij een kwaliteitsslag bij deze knooppunten.



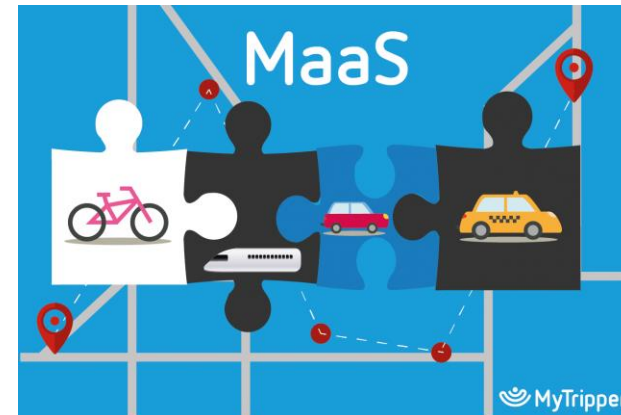
9. De lokale laag: het flexibele maatwerk en de toeristische as

De basis van de lokale laag zijn de hoofdknooppunten en de lokale knooppunten. Een flexibel vervoerssysteem, lokale vervoersservices, fiets, buurtbus en het delen van vervoer (meerijden) vullen de vraag naar vervoer in. De knooppunten zijn voorzien van deelfietssystemen, goede parkeervoorzieningen, oplaadvoorzieningen en informatie over het gebied. Autoluwe gebieden kunnen in de toekomst aan voorzieningen op deze plekken worden gekoppeld.

Er is een flexibel en vraagafhankelijk vervoerssysteem in onze gemeente. Samen met de bestaande lokale vervoersservices en inwoners zelf verzorgen het vervoer naar de knooppunten. Deze systemen worden aangevuld met een nieuwe buurtbus, gereden door vrijwilligers, die een paar keer per week voor ouderen de kleine kernen verbindt met activiteiten, de supermarkt, de markt of het ziekenhuis. Een combinatie met hop off hop on voor toerisme is wellicht een mogelijkheid.

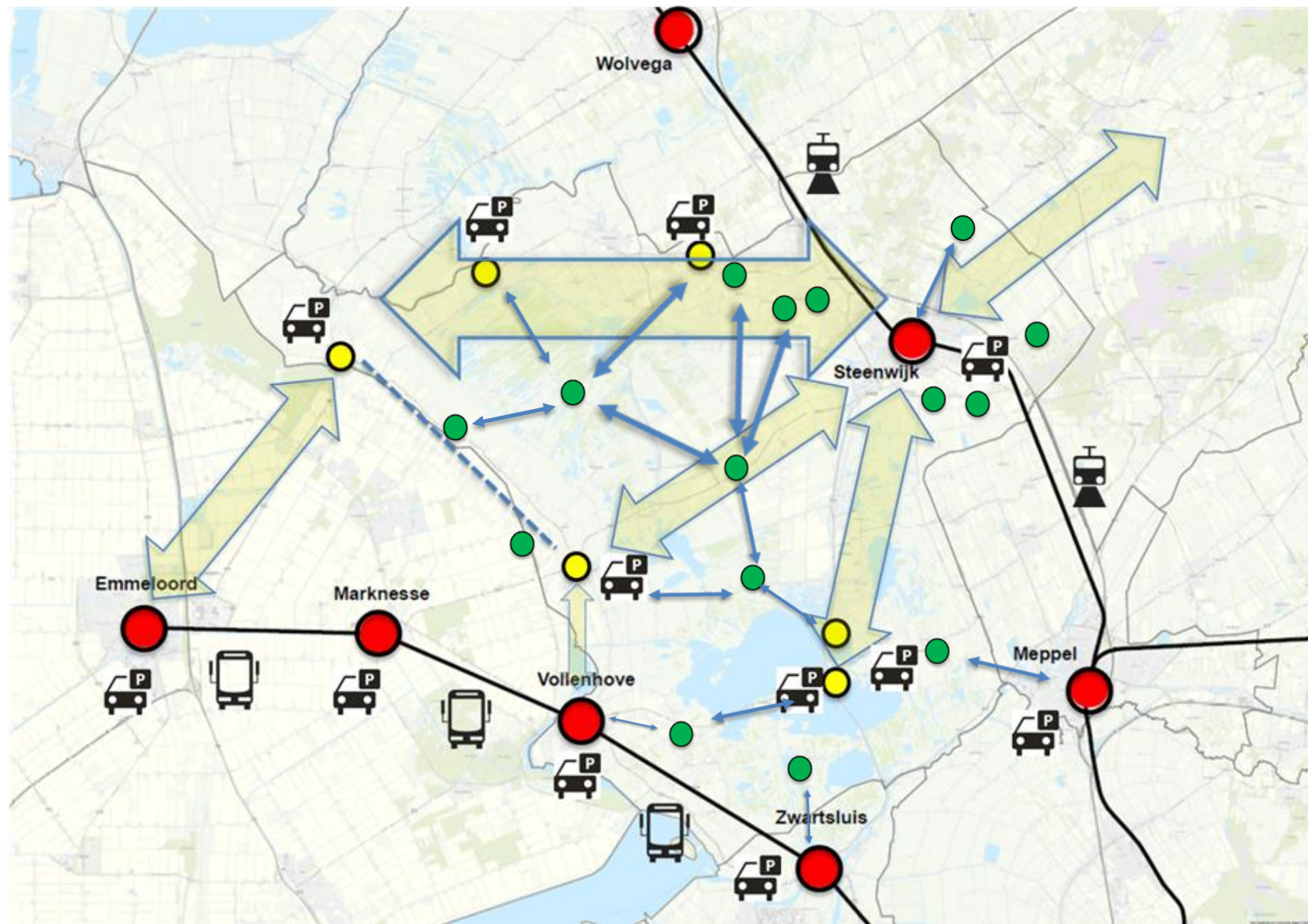
Een digitaal platform geeft de vervoermogelijkheden weer in de vorm van Mobility As a Service. Als er voldoende vraag is dan rijden er extra scholierenritten. De fiets, al dan niet elektrisch, is een belangrijke vervoersmogelijkheid. Het gebied dient als proeftuin voor innovatieve fietsvoorzieningen.

Dwars over de lagen ligt de toeristische as. Een as waarin, uitgaande van de lokale knooppunten, de toeristen de kwaliteit van Steenwijkerland kunnen beleven. Vormen van vervoer worden als een kralensnoer aan elkaar verbonden met als gezamenlijk noemer Beleving. Toeristen kunnen een dag kaart kopen voor de verschillende vervoersvormen op de As. 'Laat u vervoeren' is het thema waarmee de As bij de toeristen wordt gepromoot.



MaaS: Mobility as a Service is een concept waarin via 1 platform boeken en betalen van alle vormen van vervoer plaatsvindt.

Lokaal: het flexibele maatwerk



-  Bovenregionale knooppunten
-  Regionale knooppunten
-  Kleine kernen

De toeristische as: Mobiliteit als belevingsconcept

De toeristische as is verbindend en belevend. Hij stimuleert toeristen om gebruik te maken van andere vervoerswijzen en om nieuwe plekken in Steenwijkland te ontdekken. De As stimuleert een langer verblijf en verspreiding van toerisme vanuit de hotspots naar andere gebieden en vanuit de verblijfsaccomodatie naar attracties in de het gebied.

De reis als onderdeel van de bestemming

Bij het reserveren van jouw verblijf in Steenwijkerland krijg je voor de duur van het verblijf de mogelijkheid om gebruik te maken van dit mobiliteitsconcept. Je ervaart zorgeloos de schoonheid, rust en weidsheid van de omgeving, terwijl je dwars door het hart van Steenwijkerland reist.

De reis als motor van de beleving

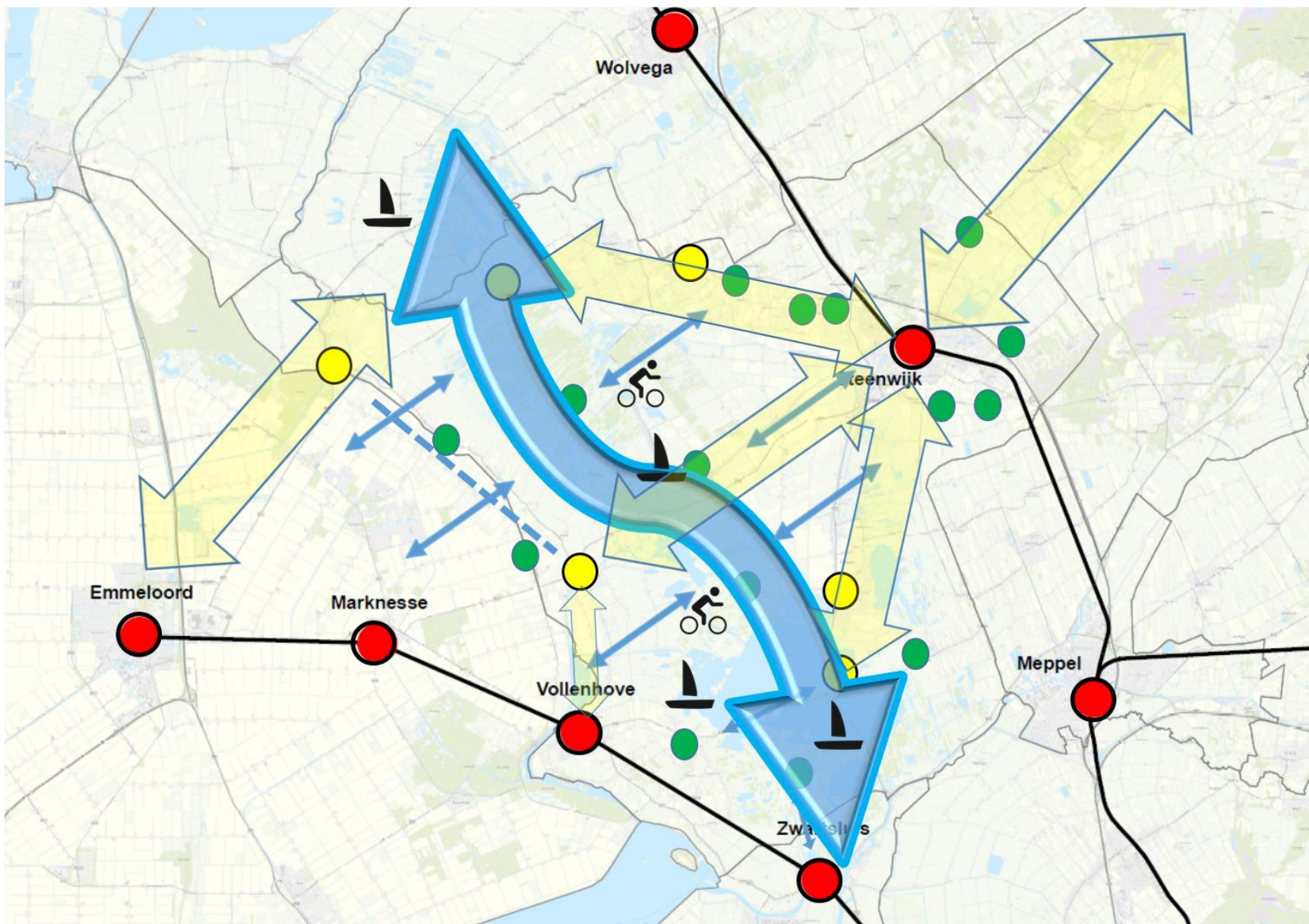
Reizen op de toeristische as is een beleving die past bij de regio. De as voert langs diverse toeristische overstappunten, met op elk van deze punten verschillende ludieke vervoersmogelijkheden. Een huifkar, een tandem, een elektrische scooter of fiets of zelfs een bootje brengen je verder naar jouw bestemming.

Toeristische overstappunten

De toeristische overstappunten behoren tot 1 of meerdere toeristische bestemmingen; je kunt er kiezen met welk vervoermiddel je verder wilt gaan of dat je middels een wandel-of fietsgids actief verder reist. Deze gidsen zijn samen met een kopje koffie op de overstappunten beschikbaar.



De toeristische as: Reizen is beleven



10. En zo gaan we dat doen!

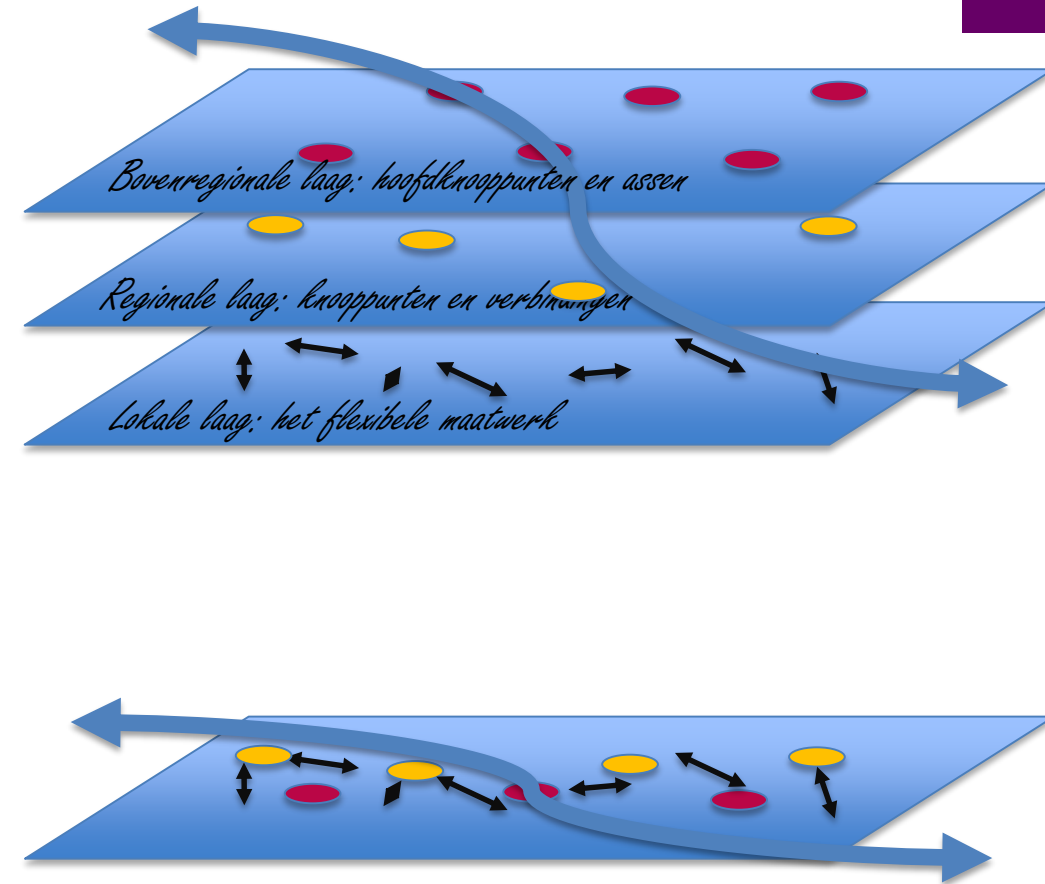
De gemeente heeft ambitie en wil in actie komen. Dat doen we op verschillende manieren in de verschillende lagen.

De **bovenregionale laag** is toekomstvast en biedt een goede bereikbaarheid voor onze gemeente. De gemeente zorgt dat zij betrokken is bij ontwikkelingen in deze laag.

De **regionale laag** is primair een taak van de provincie. Gemeente zet bij de provincie in op het behoud van de huidige hoofdstructuur binnen onze gemeente. Het huidige voorzieningenniveau blijft in stand en wordt uitgebreid met een aanbod op de avonden en in de weekenden. De behoefte wordt gemonitord en het aanbod daarop afgestemd. Daarnaast zet de gemeente in op emissieloze voertuigen.

De **kwaliteit van de knooppunten** in de bovenregionale en regionale laag is vooral een opgave voor de gemeente en ondernemers hebben de opgave om de kwaliteit van de knooppunten te verhogen door Beleving, Verdichting en Verknoping.

Voor de **lokale laag** zet de gemeente bij de provincie in op een flexibel en vraagafhankelijk vervoerssysteem dat aanvullend is aan de regionale laag. Wij vragen de provincie om de nieuwe concessiehouder uit te dagen om met een innovatief voorstel te komen dat past bij ons gebied. De gemeente investeert zelf ook in deze ontwikkeling. Daarnaast stelt de gemeente een mobiliteitsplan op dat inzicht geeft in bestaande en nieuwe vervoersmogelijkheden: van de fiets, auto, bus, de mogelijkheid om mobiliteit te delen tot een digitaal platform. Doel is om meer verplaatsingsmogelijkheden te creëren. Het integreren van de informatie in een digitaal (Mobility As a Service) platform zien we als onderdeel van deze opgave. Wij stellen een projectleider mobiliteit aan die dit plan gaat trekken en ervoor zorgt dat de vraag en aanbod bij elkaar komt.



Bijlagen

A: Trends

B: Kenmerken van huidige mobiliteit

C: Gebruik huidige busverbindingen november

D: Gebruik huidige busverbindingen augustus

E: voorzieningen in Steenwijkerland

A. Trends

Personen	2015	2015-2025	2025-2030	2030-2035	2035-2040	Huishoudens	2015	2015-2025	2025-2030	2030-2035	2035-2040
< 20	9.915	-1.120	-75	45	-55	< 20	1.755	40	-80	-100	-90
20-35	6.510	170	-335	-325	-305	20-35	2.255	-245	-140	35	35
35-55	11.825	-1.790	-495	145	165	35-55	6.465	-320	-205	-100	-90
55-75	11.100	1.415	125	-710	-970	55-75	5.640	860	245	-220	-475
75+	3.865	1.480	645	725	745	75+	2.695	840	425	490	525
totaal	43.215	155	-135	-120	-420	totaal	18.810	1.170	250	105	-95

Ontwikkeling aantal personen en huishoudens, Steenwijkerland, primos 2013

A. Trends

	1996	2001	2006	2011	2016
Totaal alle sectoren - Banen totaal	11.647	13.199	14.666	15.635	15.226
A Agrarische sector - Banen totaal	1.552	1.364	1.256	1.238	1.173
B Delfstoffenwinning - Banen totaal	0	0	0	0	0
C Industrie - Banen totaal	2.277	2.596	2.761	2.470	2.433
D Energiesector - Banen totaal	16	10	9	0	0
E Watermanagement - Banen totaal	51	26	12	26	20
F Bouwnijverheid - Banen totaal	861	930	994	1.149	1.093
G Groot- en detailhandel - Banen tot...	2.011	2.305	2.804	3.193	3.119
H Vervoer en opslag - Banen totaal	407	492	586	595	333
I Horeca - Banen totaal	713	906	1.062	1.144	1.437
J Informatie en communicatie - Bane...	32	81	93	148	182
K Financiële instellingen - Banen tot...	230	277	241	201	64
L Onroerend goed sector - Banen tot...	83	75	91	113	99
M Advies & Onderzoek sector - Bane...	253	415	574	814	903
N Overige zak. Dienstverlening - Ban...	134	192	296	415	474
O Openbaar bestuur - Banen totaal	1.107	594	499	487	430
P Onderwijs - Banen totaal	549	674	715	835	790
Q Zorgsector - Banen totaal	1.029	1.608	2.165	2.268	2.116
R Vrije tijd sector - Banen totaal	162	219	233	290	279
S Overige dienstverlening - Banen to...	180	435	275	248	280
T Huishoudens als werkgever - Bane...	0	0	0	0	0
U Extraterritoriale organisaties en lic...	0	0	0	1	1

Arbeidsmarkt, banen naar sector in Steenwijkerland, Databank Overijssel

B. Kenmerken van de huidige mobiliteit

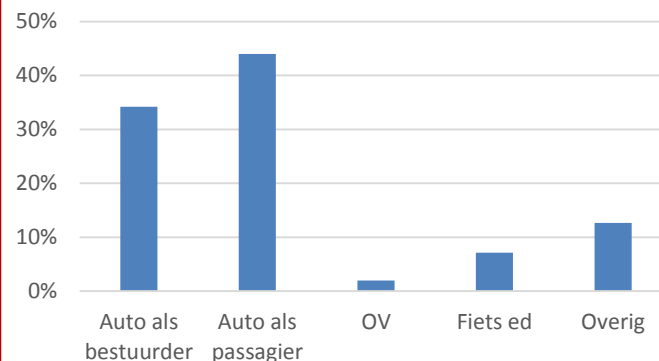
Hoe gebruiken de WMO-ers hun budget (steekproef 2014):

- 72 % Eigen auto
- 1,9% taxivormen
- 26 % particulier

Oude regiotaxi (tot 1 jan 2017):

- Aantal ritten naar
 - Station Steenwijk 75 per maand (de helft naar 5 adressen)
 - Blokzijl, Vollenhove, Oldemarkt, De Bult 20 - 22 per maand
 - Eesveen, Wanneperveen, Kalenberg, Scheerwolde 6 - 8 per maand
- 10 % van de ritten was 's nachts
- 62 % van de ritten komen minimaal 10 keer voor in 5 maanden

Gebruik van vervoerswijzen door recreanten



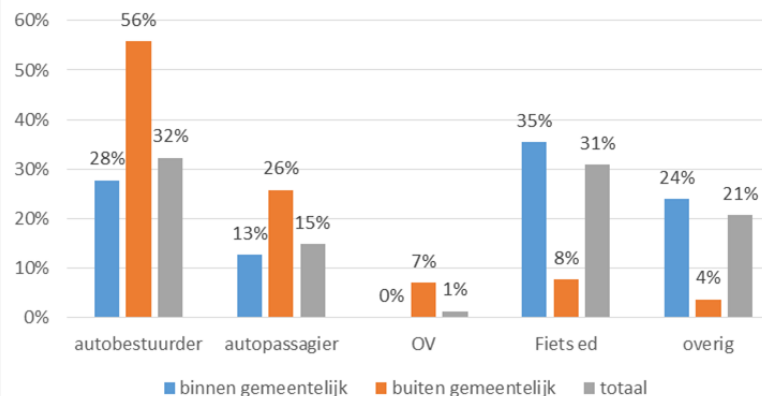
Gebruik van huidige buslijnen in de regio (bron: klantenbarometer en chipkaart):

83 % is jonger dan 27 jaar
2 % is ouder dan 65 jaar
42 % reist met een OV Studentenkaart
76 % heeft geen alternatief
66 % reist 3 keer per week of vaker

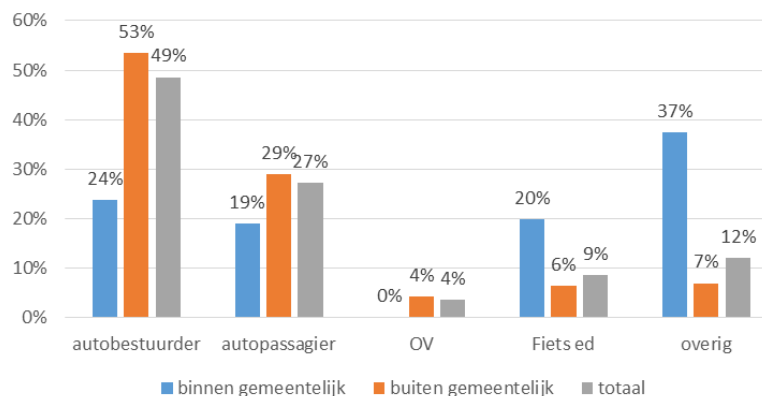
Augustus 54.000 - 40.000 check ins
November 99.000 - 106.000 check ins

Bron: Ovin onderzoek

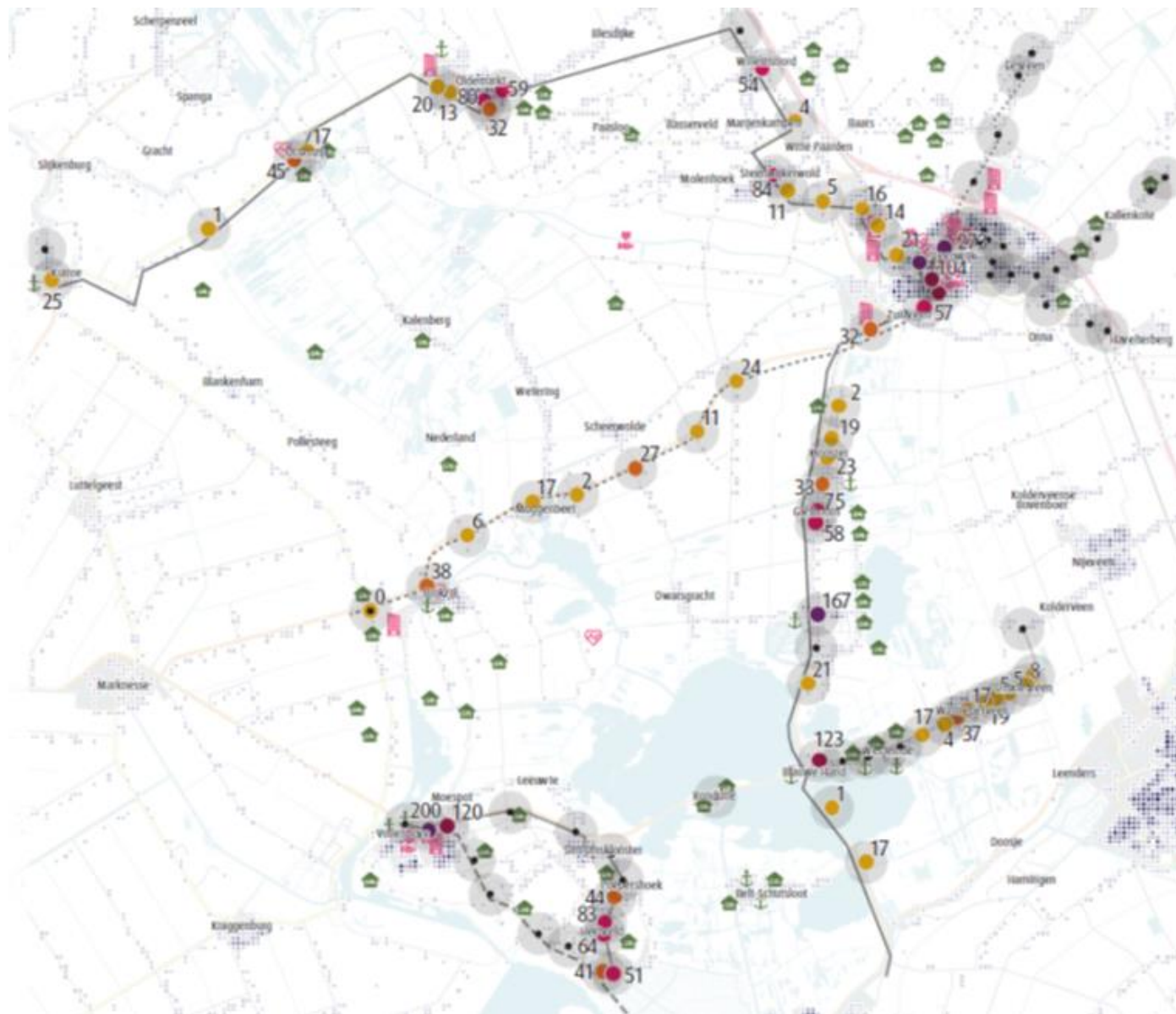
Modal Split inwoners Steenwijkerland



Modal Split bezoekers Steenwijkerland



C. Gebruik huidige busverbindingen



Aantal instappers per dag
in (November)



Het vergelijk tussen november en augustus geeft ons de mogelijkheid om de seizoensinvloeden te bepalen. In dat kader blijkt dat op toeristische bestemmingen een verhoogd aantal instappers wordt waargenomen in de zomer. Voor alle overige haltes is het aanbod reizigers gedurende de zomer lager

