Dalfsen beter bereikbaar

Startnotitie Openbaar Vervoer

Auteur F. Mosterman en R. List
Afdeling Ontwikkeling en Grondzaken
Datum November 2009

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1 Leeswijzer 4
1.2 Probleemschets 4
1.3 Wettelijke kader, knelpunten, afbakening en maatschappelijk doel 4

2. Huidige stand van zaken OV 5
2.1 Vervoerswijzen 5
2.1.1 Trein 5
2.1.2 Lijndiensten 5
2.1.3 Regiotaxi 6
2.1.4 Bovenregionaal vervoer 6
2.1.5 ZorgRvoor 6
2.2 Nieuwe ontwikkelingen 6
2.2.1 verbinding Dalfsen - Nieuwleusen 7

3. Oplossingsrichtingen 8
3.1 Oplossingsrichting 1: Kansen benutten en informeren 8
3.2 Oplossingsrichting 2: Onderzoek en uitwerking 9
3.3 Oplossingsrichting 3: Nieuwe gemeentelijke initiatieven 9

4. Communicatie en tijdspad 10
4.1 Burgerparticipatie 10
4.2 Betrokkenheid raad 10
4.3 Tijdspad 10

Bijlage 1: Overzicht treinverbinding en buslijnen 11
Bijlage 2: Mogelijke nieuwe initiatieven 12
Buurtbus 12
Gratis Openbaar Vervoer 60-plussers 13

1. Inleiding

In het collegeprogramma is gratis Openbaar Vervoer voor 60-plussers opgenomen. De raad wil graag het Openbaar Vervoer breder uitgewerkt zien, dan nu in het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan (GVVP). Beide onderwerpen zijn samengevoegd tot één onderwerp. Alvorens het beleid te formuleren is afgesproken om het kaderstellend traject te volgen.

Het kaderstellend traject heeft de volgende werkwijze:

1. **startnotitie**
2. **behandeling** door commissie en **vaststelling** door raad
3. uitwerking van de stappen 1 en 2 in een **kadernota**

1.1 Leeswijzer

In deze startnotitie wordt ingegaan op wat de problemen zijn en waar de verantwoordelijkheden liggen. Vervolgens wordt ingegaan op welke vervoerswijzen er nu al zijn en welke ontwikkelingen er spelen. Daarna volgen de oplossingsrichtingen met daarbij een inschatting van de financiële gevolgen. Tot slot komt de betrokkenheid van de raad en het tijdspad aan de orde.

1.2 Probleemschets

Op het gebied van Openbaar Vervoer spelen de volgende problemen zich af binnen de gemeente Dalfsen:

- Binnen de gemeente is het Openbaar Vervoer tussen de kernen minimaal.
- In het buitengebied is het aanbod en de frequentie van het Openbaar Vervoer laag.
- Tussen Nieuwleusen en station Dalfsen is geen goede ov-verbinding.
- In de spits is de frequentie van de huidige buslijnen laag.

1.3 Wettelijke kader, knelpunten, afbakening en maatschappelijk doel

Zoals ook in het GVVP genoemd is, is de rol van de gemeente wat betreft de routering, tarieven en frequentie van de bus en treinverbindingen beperkt. De routes, tarieven en dienstregeling worden uitgezet door de provincie en de vervoerder. Door een proactieve houding van de gemeente wordt geprobeerd invloed uit te oefenen op de dienstregeling en eventuele wijzigingen daarvan.

Het huidige aanbod van Openbaar Vervoer komt tegemoet aan het in het GVVP gedefinieerde minimale kwaliteitsniveau. Dit betekent dat het aanbod van Openbaar Vervoer moet zijn afgestemd op de wensen van de gebruikers: scholieren, woon-werkverkeer, ouderen en gehandicapten en overig gebruik.

Naast de beperkte rol ten aanzien van frequentie en routering heeft de gemeente een actieve rol wat betreft de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de haltevoorzieningen voor voetgangers en fietsers en de doorstroming van het busverkeer op de gemeentelijke wegen.

Het beoogde maatschappelijke doel is om de bereikbaarheid binnen de gemeente Dalfsen te verbeteren. Overige maatschappelijke subdoelen zijn: het versterken van de sociale functie van het Openbaar Vervoer en vergroten van de leefbaarheid en toegankelijkheid in de kernen.

2. Huidige stand van zaken OV

In dit hoofdstuk wordt in beeld gebracht welke vervoerswijzen op dit moment in de gemeente Dalfsen aanwezig zijn.

2.1 Vervoerswijzen

Hieronder volgt per vervoerswijze een korte uitleg en daarbij wordt aangegeven voor welke doelgroep de vervoerswijze bedoeld is.

2.1.1 Trein

De gemeente Dalfsen heeft één treinstation, namelijk station Dalfsen. Het station maakt deel uit van de verbinding tussen Emmen en Zwolle en zorgt voor een goede en snelle verbinding met andere gebieden. Het station wordt in beide richtingen tweemaal per uur aangedaan door een trein: eenmaal per uur door de stoptrein en eenmaal per uur door de sneltrein Zwolle – Emmen.
De eerste trein van station Dalfsen naar Zwolle gaat om 05.54 uur. De laatste trein vertrekt om 0.24 uur. Vanaf 20.24 uur stopt er in Dalfsen, in richting Zwolle, eenmaal per uur een trein. In omgekeerde richting vertrekt de eerste trein om 9.06 uur. De laatste trein vanaf station Dalfsen richting Emmen gaat om 0.34 uur. In deze richting stopt de trein wel twee maal per uur, met uitzondering van het laatste uur.
Uiteindelijk is de bedoeling van provincie en gemeente Dalfsen om vanuit Zwolle minstens drie en in de spits mogelijk zelfs vier treinen per uur te laten rijden richting Emmen. Hierdoor is de trein ideaal voor scholieren en woon-werkverkeer, maar is ook geschikt voor de ander doelgroepen.
Het vervoer op de spoorlijn Zwolle-Emmen wordt in 2010 openbaar aanbesteed. Het is voorlopig de laatste van de regionale spoorlijnen die aanbesteed zal worden. De concessie zal ingaan per december 2012 en loopt tot 2027.

2.1.2 Buslijndiensten

Binnen de gemeente Dalfsen zijn verschillende buslijndiensten. De buslijn vormt een goede verbinding tussen de kernen met buitengebieden en omliggende grote(re) plaatsen/steden. Hierdoor is de bus ideaal voor scholieren en woon-werkverkeer, maar is ook geschikt voor de andere doelgroepen. De figuur in bijlage één toont de route van de negen buslijnen in Dalfsen.

Het gebruik van de lijndiensten voor verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen is (naar verwachting) redelijk beperkt. Dit is echter nooit door middel van een onderzoek (enquête) inzichtelijk gemaakt.
Om het Openbaar Vervoer in de gemeente verder te optimaliseren is het wenselijk in beeld te krijgen wat de herkomst en bestemming is van de personen die gebruik maken van de beschikbare lijndiensten.
De lijndiensten worden hoofdzakelijk gebruikt als vervoermiddel om te komen tot de gewenste bestemming (in de meeste gevallen gaat het om de plaatst Zwolle) buiten de gemeentegrenzen.
In onderstaand overzicht is weergegeven welke mogelijkheden de reiziger heeft om vanuit de kernen Dalfsen, Nieuwleusen en Lemelerveld met de bus naar Zwolle te gaan.

Herkomst	Bestemming	Buslijn	Dienstregeling
Nieuwleusen	Zwolle	Lijn 83 Scholierenlijn	<u>Ma. t/m vr. (Den Hulst)</u> Tussen 7.09u en 10.09u elk half uur m.u.v. periode tussen 7.41u en 8.11u, dan elk kwartier. ► *bus rijdt niet in het weekend*
		Lijn 29	<u>Ma. t/m vr. (Den Hulst)</u> Tussen 05.40u en 6.40u / 18.10u – 19.09u elk half uur Tussen 6.40u en 18.10u elk kwartier Tussen 19.09u en 22.08u elk uur <u>Zaterdag en zondag</u> Zaterdag tussen 7.07u en 22.07u elk uur Zondag tussen 9.07u en 22.07u elk uur

Herkomst	Bestemming	Buslijn	Dienstregeling
Dalfsen	Zwolle	Lijn 167 / 667	Ma. t/m vr. (Bontekamp) Tussen 06.59u en 18.05u elk uur Zaterdag Tussen 08.02u en 18.02u elk uur ► *bus rijdt niet op zondag*
Lemelerveld	Zwolle	Lijn 164 * via Heino	Ma. T/m vr. (Brugstraat) Tussen 06.40u en 17.52u elk half uur Laatste rit, vanaf 18.45u ► *bus rijdt niet in het weekend*

Vanuit Nieuwleusen en Dalfsen rijden er één of meerdere bussen naar Zwolle. Personen die vanuit de kern Lemelerveld naar Zwolle willen reizen moeten via Heino.
Het ontbreken van een rechtstreekse busverbinding van Lemelerveld naar Zwolle kan voor de reiziger een gemis zijn. Er dient nader onderzocht te worden of dit daadwerkelijk een knelpunt is binnen het bestaande OV-netwerk. De beperkte dienstregeling (na 18.45u rijden er geen bussen meer) kan, afhankelijk van de behoefte van de reiziger, ook nadelig zijn.

2.1.3 Regiotaxi

De Regiotaxi is ideaal voor vervoer van deur tot deur binnen de vechtdalregio. Regiotaxi is een extra vorm van Openbaar Vervoer naast trein en bus. De Regiotaxi is er voor iedereen, van jong tot oud en van individuele reizigers tot groepen. Mensen die aangepast vervoer nodig hebben, maken veelvuldig gebruik van de Regiotaxi. Het is naast vervoer van deur tot deur ook mogelijk met de Regiotaxi van of naar een halte van het Openbaar Vervoer te reizen.

Regiotaxi is ook bedoeld voor reizigers die niet zo goed ter been zijn, maar kan ook het verlengstuk zijn van de Openbaar Vervoermogelijkheden. Door de Regiotaxi zijn gebieden waar het aanbod en frequentie van het Openbaar Vervoer laag is, ook beter bereikbaar.

2.1.4 Bovenregionaal vervoer

Voor vervoer van deur tot deur binnen de regio is de regiotaxi een goed alternatief. Voor vervoer buiten de regio, kan gebruik gemaakt worden van bovenregionaal vervoer. Enkele vervoerders, zoals Connexxion en Transvision, bieden een service aan waarbij tegen een aantrekkelijk tarief vervoer van deur tot deur mogelijk is. Vooral voor plekken waar het aanbod en de frequentie van het Openbaar Vervoer laag is en voor gehandicapten is dit een goed alternatief.

2.1.5 ZorgRvoor

ZorgRvoor is een project van de provincie Overijssel, Landstede Welzijn en de gemeenten Dalfsen, Ommen en Hardenberg in samenwerking met Larcom, Oldenhaghen, de plaatselijke bibliotheken en het Nationaal Fonds Ouderenhulp.

Het rijden met de BoodschappenPlusBus, het onder begeleiding uitgaan, het samen koffie drinken, gezamenlijk een maaltijd gebruiken, zijn allemaal de beproefde onderdelen van ZorgRvoor.
Voor ouderen en gehandicapten is dit een goede aanvulling van Openbaar Vervoer mogelijkheden.

2.2 Nieuwe ontwikkelingen

Door een actieve houding van de gemeente worden kansen benut om het huidige aanbod, kwaliteit en de uitstraling van het Openbaar Vervoer uit te breiden. Op dit moment spelen de volgende zaken:

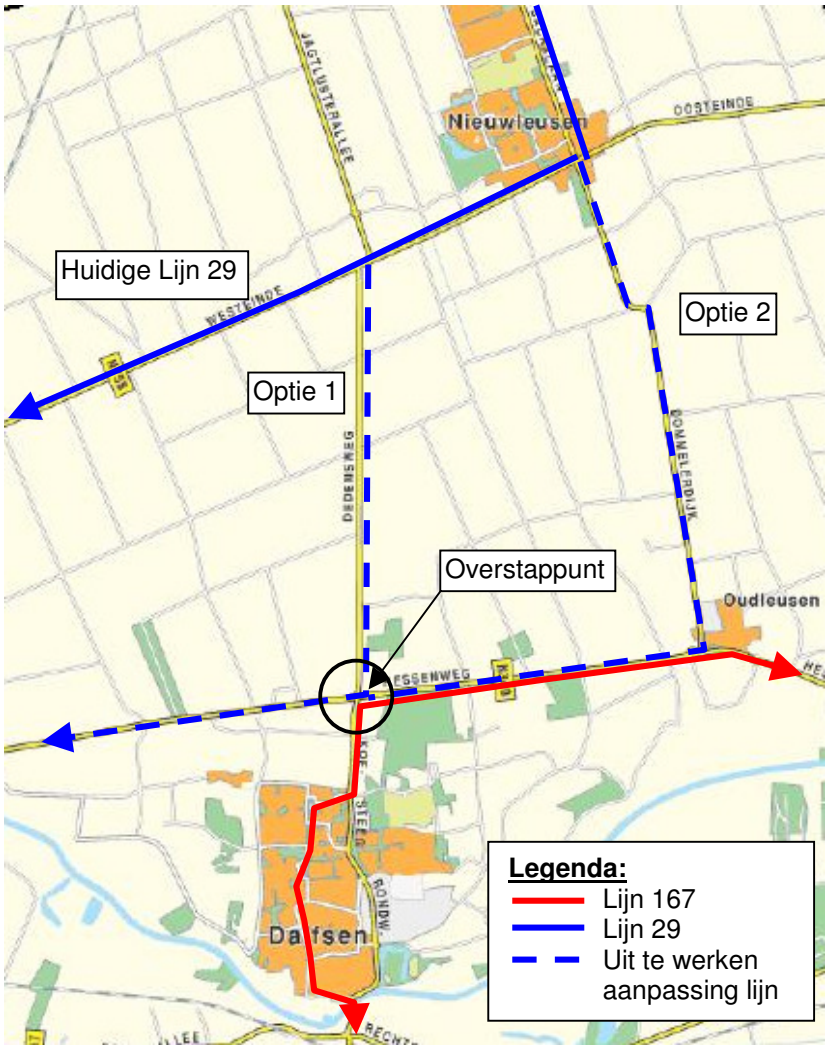
- toegankelijk maken bushaltes, alle bushaltes moeten voor eind 2010 toegankelijk zijn;
- uitbereiding parkeerterrein en fietsenstalling station Dalfsen;
- overleg met de provincie over aanbesteding vechtdallijn (o.a. treinverbinding Zwolle-Emmen), hierbij worden eisen gesteld aan de vervoerder op het gebied van kwaliteit, frequentie en uitstraling;

- overleg met de provincie over aanbesteding buslijnen West-Overijssel. Er worden eisen gesteld aan de vervoerder op het gebied van kwaliteit, frequentie en uitstraling. Hierbij is de busverbinding Dalfsen – Nieuwleusen naar voren gekomen, zie paragraaf 2.2.1.

2.2.1 verbinding Dalfsen - Nieuwleusen

Een aanvulling op het huidige niveau is een verbinding tussen Dalfsen en Nieuwleusen. Deze verbinding kan zowel voor scholieren en woon-werkverkeer als voor het overige gebruik een meerwaarde betekenen. Los van het feit of deze nieuwe verbinding financieel wel haalbaar is, zal onderzocht moeten worden hoe groot de behoefte is om te reizen tussen beide kernen.

De omleiding is op afbeelding 1 weergegeven. Het omleiden van een van de buslijnen van Nieuwleusen via de Dedemsweg en Hessenweg (optie 1) of via Oudleusen (optie 2) maakt overstappen op buslijn 167 (Zwolle – Ommen) mogelijk. Hierdoor wordt ook rekening gehouden met de wens van Oudleusen en Ankum om de lijn Zwolle – Ommen niet meer via Dalfsen maar rechtstreeks via de N340 te laten lopen.



Afbeelding 1: verbinding Nieuwleusen – Dalfsen

Bij het bespreken van de aanbesteding concessie buslijnen West-Overijssel is de wens voor deze omleiding aangegeven aan de provincie. De aanpassing staat nu op de wensenlijst en de vervoerder kan hierop inhoudelijk reageren. Uit de aanbesteding moet blijken of er ruimte is voor de wensen.
Een nieuwe verbinding tussen Lemelerveld en Zwolle is wellicht ook interessant voor de reiziger.
Daarnaast moet overlegd worden met de Plaatselijk Belangen van Nieuwleusen, Oudleusen en Dalfsen. De voorgestelde aanpassing zal voor sommige gebieden een verbetering zijn, maar voor andere gebieden kan het ook een verslechtering zijn en dit moet met de belangenverenigingen worden besproken.

3. Oplossingsrichtingen

In paragraaf 1.1 zijn de volgende problemen naar voren gekomen:
1. Binnen de gemeente is het Openbaar Vervoer tussen de kernen minimaal;
2. In het buitengebied is het aanbod en de frequentie van het Openbaar Vervoer laag;
3. Tussen Nieuwleusen en station Dalfsen is geen goede ov-verbinding;
4. In de spits is de frequentie van de huidige buslijnen laag.

Op basis van deze problemen zijn een aantal oplossingsrichtingen tot stand gekomen. Bij elke oplossingsrichting wordt aangegeven wat de consequenties en financiële gevolgen zijn.

3.1 Oplossingsrichting 1: Kansen benutten en informeren

Bij deze oplossingsrichting wordt op de huidige voet verder gegaan, conform het huidige GVVP. Door een proactieve houding van de gemeente worden kansen benut om het huidige aanbod uit te breiden. Het huidige aanbod van Openbaar Vervoer komt tegemoet aan het minimale kwaliteitsniveau.

Naast de beperkte rol ten aanzien van frequentie en routering heeft de gemeente een actieve rol wat betreft de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de haltevoorzieningen voor voetgangers en fietsers en de doorstroming van het busverkeer op de gemeentelijke wegen.

Als aanvulling gaat de gemeente de burger informeren over de verschillende vervoersmogelijkheden die in de gemeente Dalfsen voorhanden zijn. Zo kunnen de bestaande mogelijkheden nog beter worden benut.

Inzetten op beter gebruik Regiotaxi Vechtdal
De Regiotaxi Vechtdal is een vorm van Openbaar Vervoer waar meer aandacht aan gegeven moet worden. Er liggen kansen om met name deze vervoerswijze beter onder de aandacht te brengen bij de verschillende doelgroepen.
Een beter gebruik van de Regiotaxi Vechtdal draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid binnen de gemeente Dalfsen en het versterken van de sociale functie van het Openbaar Vervoer.
Door de bekendheid van de Regiotaxi te vergroten, wordt deze openbaarvervoersvorm op den duur beter benut. De bekendheid en populariteit van de Regiotaxi Vechtdal kan als volgt worden vergroot:

- Internet als communicatiemiddel inzetten.
  Door middel van internet kan de Regiotaxi meer bekendheid krijgen. Dit kan bijvoorbeeld door het promoten van de website regiotaxi.overijssel.nl. (op gemeentelijke website en overige).

- Het gebruik van prestatiefolders als doeltreffend promotiemiddel.
  Het eventueel actualiseren/vernieuwen van de bestaande folder 'Regiotaxi Vechtdal'. De folder verspreiden onder verschillende doelgroepen.

- Het schriftelijk informeren van een specifieke doelgroep
  Verschillende doelgroepen schriftelijk informeren over de mogelijkheden die de Regiotaxi biedt. Deze personen op de hoogte houden van wijzigingen m.b.t. dienstregeling, kosten etc.

Cijfers over het gebruik van de Regiotaxi Vechtdal tonen aan dat personen met een Wmo-pas de Regiotaxi het meest gebruiken. Dit blijkt wel uit het feit dat in het jaar 2008 er ruim 25.500 ritten zijn gemaakt met de Regiotaxi Vechtdal, waarvan bijna 13.000 ritten door personen met een Wmo-pas. Ondanks dat personen met een Wmo-pas gebruik kunnen maken van een gereduceerd tarief, is het gebruik van de Regiotaxi door deze personen toch nog redelijk beperkt. Door de Regiotaxi meer te promoten kan het gebruik (door deze doelgroep) omhoog.

De kosten van deze oplossingrichting zijn laag en vallen binnen het huidige budget.

3.2 Oplossingsrichting 2: Onderzoek en uitwerking

Bij oplossingsrichting twee wordt onderzocht wat men van het huidige OV-aanbod vindt, waar op Openbaar Vervoersgebied behoefte aan is, hoe groot deze behoefte is en hoe deze behoefte het beste ingevuld kan worden.

Een enquête kan gebruikt worden als hulpmiddel om een beter beeld te krijgen van hoe de burger het Openbaar Vervoer in de gemeente beleefd. Hierbij worden burgers actief betrokken ten aanzien van het Openbaar Vervoer in de gemeente Dalfsen.

De enquête zal antwoord geven op de volgende vragen:

- Wat vindt men van het huidige OV-aanbod; bus, trein, Regiotaxi en ZorgRvoor?
- Ziet men nog ontbrekende schakels binnen het huidige OV-systeem?
- Hoe denkt men over de prijs-kwaliteitverhouding, huidige frequentie, comfort en bereikbaarheid?
- Heeft men nog andere verbeteringen/suggesties.

Met de informatie die wordt verkregen, is het eenvoudiger oplossingen aan te dragen die aansluiten bij de wensen van de reiziger. Uiteindelijk gaat het erom de burger (reiziger) gebruik te laten maken van een goed openbaarvervoer-netwerk.

De kosten voor het uitzetten en verwerken van een enquête is afhankelijk van een aantal factoren, waaronder het aantal enquêtes, het verspreidingsgebied, de manier van enquêteren en complexiteit van het verwerken. Een inschatting van de kosten van een gemiddelde enquête bedraagt tussen de € 10.000, - en € 20.000, -.

Naast de mogelijkheid om middels een enquête zelf informatie te vergaren over het gebruik van het Openbaar Vervoer in Dalfsen, is het verstandig ook de NS, ProRail en provincie Overijssel te benaderen.

Uit de resultaten van de enquête kunnen eventuele aanpassingen en/of uitbereiding van het OV-systeem voortvloeien. De kosten van de aanpassing/uitbereiding is afhankelijk van een aantal factoren (subsidie, nadere invulling aanpassing en uitbreiding) en is daarom op dit moment niet te bepalen.

3.3 Oplossingsrichting 3: Nieuwe gemeentelijke initiatieven

Op basis van de behoefte worden bij oplossingsrichting drie op het gebied van Openbaar Vervoer nieuwe gemeentelijke initiatieven ontwikkeld.

De provincie is samen met de vervoerder verantwoordelijk voor het Openbaar Vervoer in de provincie. Mocht de gemeente wensen hebben om het openbaarvervoerssysteem uit te bereiden, is het afhankelijk van de provincie. De provincie heeft voor het Openbaar Vervoer een beperkt budget, waardoor aanpassingen en uitbereidingen van het netwerk zeer moeilijk is.

Mocht de gemeente een grote behoefte hebben in bepaalde aanpassingen en/of aanvullingen kan de gemeente ook eigen initiatieven ontwikkelen. Enkele voorbeelden van eigen initiatieven zijn bijvoorbeeld buurtbussen en gratis Openbaar Vervoer 60-plussers. In bijlage twee zijn deze initiatieven verder uitgewerkt.

De kosten van deze oplossingsrichting zijn afhankelijk per initiatief. In bijlage twee is ook globaal aangegeven wat per initiatief de kosten zijn.

4. Communicatie en tijdspad

4.1 Burgerparticipatie

Burgerparticipatie is een belangrijk onderdeel van het proces dat wordt doorlopen om het Openbaar Vervoer in de gemeente Dalfsen te optimaliseren. De burger wordt actief betrokken bij het beleid dat hiervoor wordt opgesteld.

4.2 Betrokkenheid raad

De startnotitie wordt als stuk voorgelegd aan de gemeenteraad. De raad wordt gevraagd naar zijn mening over het kwaliteitsniveau van het huidige Openbaar Vervoer in de gemeente. De raad dient aan te geven welke - in de startnotitie beschreven - oplossingsrichtingen het bestaande niveau kunnen verbeteren en verder uitgewerkt moeten worden in de kadernota.

Er wordt voor gekozen raadsleden nu alleen te informeren over de vervoersmogelijkheden die voorhanden zijn en daarnaast alternatieven inzichtelijk te maken die het huidige Openbaar Vervoer verbeteren en/of aanvullen. Het organiseren van speciale studie bijeenkomsten heeft op dit moment nog geen meerwaarde. Bij voorbereiding van de kadernota wordt de raad wel betrokken.

4.3 Tijdspad

Kort samengevat worden eind dit jaar en in de loop van volgend jaar de volgende stappen doorlopen:

► *Commissievergadering 7 december 2009*
De startnotitie wordt door het college aan de commissie voorgelegd ter behandeling.

► *Raadsvergadering 14 december 2009*
Het college legt de startnotitie ter vaststelling aan de raad voor. Bij de vaststelling van de startnotitie geeft de raad opdracht tot het verder uitwerken van de startnotitie tot een kadernota waarbij de in de commissie- en raadsvergadering voorgestelde wensen en verbeterpunten worden meegenomen.
Als de raad ervoor kiest op dezelfde voet verder te gaan (oplossingsrichting 1), dan is het uitwerken van een kadernota wellicht overbodig.

De volgende punten zijn afhankelijk van de gekozen route.

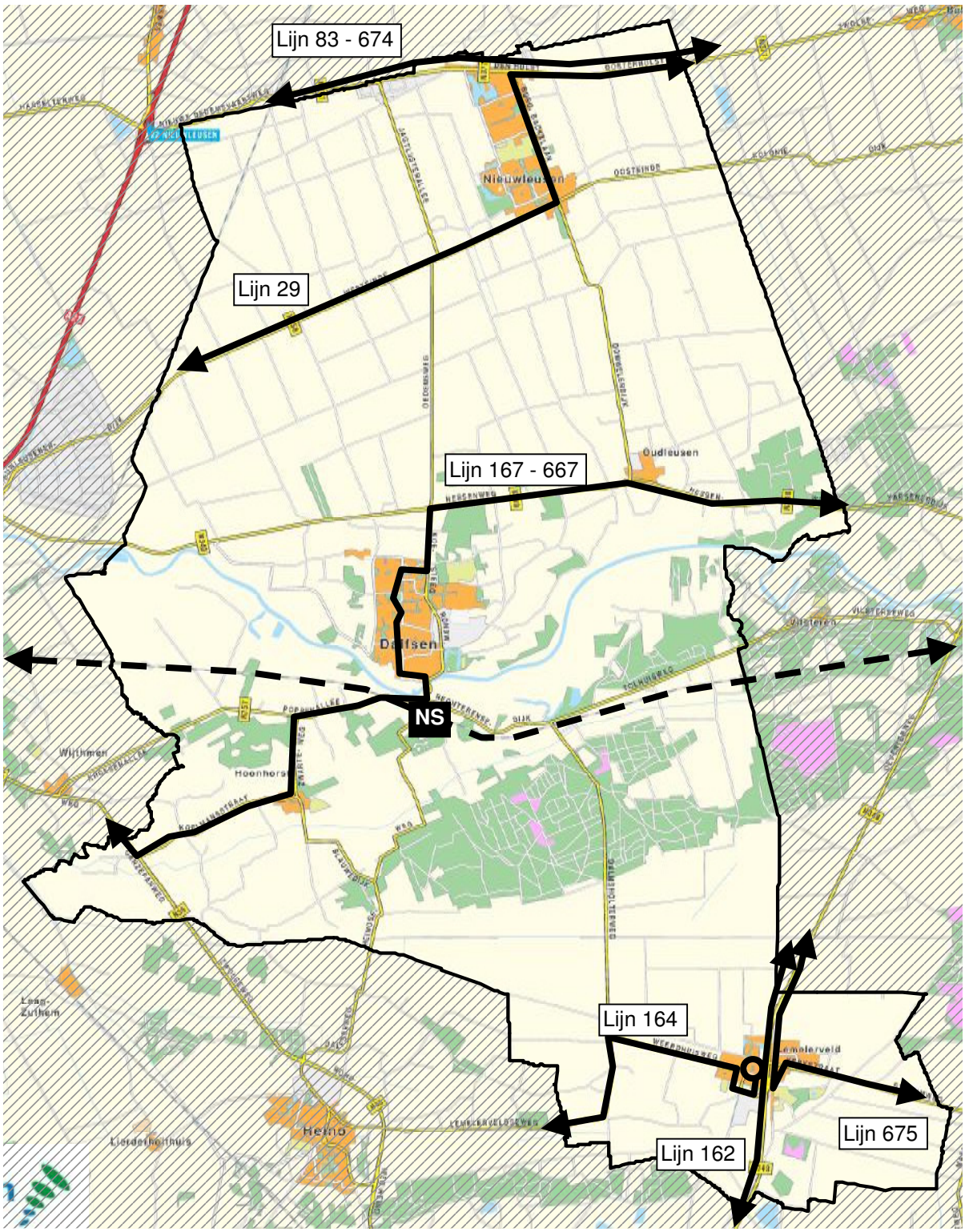
► *Januari – juni 2010*
Verzamelen van informatie, benodigd voor het opstellen van de kadernota. Intern en extern bespreken hoe en met welke beschikbare middelen het Openbaar Vervoer verder geoptimaliseerd kan worden.

► *Juni – oktober 2010*
Aanleveren kaders beleidsplan en behandeling in B&W.

► *Oktober – december 2010*
Vaststelling kaders beleidsplan door raad.

► *December - maart 2011*
Het verder uitwerken van de kadernota en voorleggen aan B&W. Behandelen reacties en terugkoppeling betrokkenen. Aanleveren eindrapport en behandeling in B&W. Vaststelling door de raad.

Bijlage 1: Overzicht treinverbinding en buslijnen



Bijlage 2: Mogelijke nieuwe initiatieven

Buurtbus
Een buurtbus is een vorm van Openbaar Vervoer waarbij volgens vaste route en dienstregeling wordt gereden in een uurs- of tweeuursdienst. Om de exploitatiekosten laag te houden wordt gereden met vrijwilligers en met een achtpersoons bus. Deze kleine bus mag met rijbewijs B (personenauto) gereden worden.

De buurtbus heeft als doel de bewoners in de kleine kernen en het buitengebied te voorzien van Openbaar Vervoer. De buurtbus is met name bestemd voor ouderen die niet met het regulier Openbaar Vervoer kunnen reizen en tevens geen mogelijkheden hebben om via derden de bestemming te bereiken.

Een buurtbus is afhankelijk van vrijwilligers en dit zorgt voor een bepaald risico. Ook moet er voldoende draagvak en animo zijn voor de buurtbus. Mochten er onvoldoende vrijwilligers zijn, kan de buurtbus niet rijden. Verder is de coördinatie van de vrijwilligers zeer belangrijk. Dit vergt de nodige afstemming.

Er dient verder rekening gehouden te worden met de organisatie en coördinatie van de inzet van buurtbussen. Vaak is het een verenging die deze taak op zich neemt. Hiervoor zijn ook weer vrijwilligers nodig. Het werven van (geschikte) vrijwilligers is een tijdrovende bezigheid en is daarnaast erg lastig.
Het is moeilijk te zeggen wat de exacte kosten zullen zijn de buurtbus (aanschaf, realiseren haltes, afschrijving, onderhoud, brandstofkosten etc.) Dit zal verder onderzocht moeten worden.

Omdat een buurtbus maar maximaal acht personen mag vervoeren is deze verbinding minder geschikt voor scholieren en voor woon-werkverkeer. Ook is de vraag of de buurtbus wel een meerwaarde is ten opzichte van de bestaande mogelijkheden, zoals de Regiotaxi. Hierdoor moeten de kosten van een buurtbus goed afgewogen worden tegen de baten.

Als de provincie Overijssel extra middelen beschikbaar stelt om de buurtbussen financieel mogelijk te maken wordt het pas interessant om nader te onderzoeken of de buurtbus aansluit bij de wensen en behoeften van de reiziger en ook daadwerkelijk bijdraagt aan een beter Openbaar Vervoer in de gemeente.

Tussen Nieuwleusen en station Dalfsen
Een mogelijk traject voor een buurtbus is de verbinding tussen Nieuwleusen en station Dalfsen. De buurtbus kan ook via Oudleusen en Dalfsen gaan rijden om zo de ontbrekende schakel tussen deze kernen te zijn. Qua tijden zal de buurtbus moeten aansluiten op de treintijden van en naar Zwolle.

Lemelerveld en Dalfsen
Een andere mogelijk traject is de verbinding tussen Lemelerveld en Dalfsen. Deze buurtbus kan ook langs station Dalfsen gaan rijden om zo ook vanuit Lemelerveld een betere aansluiting te krijgen op de treinverbinding van en naar Zwolle.

Gratis Openbaar Vervoer 60-plussers
De afgelopen jaren is in Nederland geëxperimenteerd met gratis Openbaar Vervoer (GOV) voor ouderen. Gratis Openbaar Vervoer voor 60-plussers versterkt de sociale functie van het Openbaar Vervoer. Sociaal en economisch levert dit voor deze groep voordelen op. Met het aanbieden van GOV voor 60-plussers zal de mobiliteit van deze groep sterk verbeteren en wordt het bestaande Openbaar Vervoer beter benut.

Met het invoeren van gratis Openbaar Vervoer voor 60-plussers wil men over het algemeen het volgende bereiken:
- meer 60 plussers in de bus i.p.v. met de auto of alternatieve vervoerswijzen;
- beter gebruik van de reguliere Openbaar Vervoersvoorzieningen;
- ouderen mobieler en sociaal betrokken maken;
- imagoverbetering van het Openbaar Vervoer.

Het gratis maken van het Openbaar Vervoer is geen doel op zich. Het is een middel om beleidsdoelen te bereiken. Het helder vastleggen van het doel dat de gemeente wil bereiken is een vereiste, evenals het informeren van de groepen die niet voor gratis Openbaar Vervoer in aanmerking komen.

Er zijn drie soorten doelen:
- maatschappelijke doelen, zoals de deelname van ouderen 'aan de maatschappij'.
- bereikbaarheidsdoelen: het beperken van verkeersproblemen op de weg en het voorkomen van parkeerproblemen in het dorp.
- OV-doelen: mensen laten kennismaken met het Openbaar Vervoer, lege stoelen vullen en kosten besparen *(bijvoorbeeld bij de Regiotaxi).*

Praktisch gezien is het het makkelijkst om GOV voor 60-plussers alleen voor de buslijnen in te voeren. Hiervoor moeten afspraken gemaakt worden met de provincie en de vervoerder, want deze partijen zijn verantwoordelijk voor de buslijnen. Ook kunnen afspraken gemaakt worden met de omliggende gemeenten, om te voorkomen dat ouderen moeten betalen zodra men de gemeentegrens overgaat.

Uit evaluatie van de experimenten met GOV voor ouderen blijkt dat de resultaten tegenvallen. Zo heeft GOV geen relatie met de mate van de eenzaamheid, worden er in beperkte mate lege stoelen gevuld, is GOV in verhouding erg duur en heeft ook negatieve invloed op het fietsgebruik onder ouderen. Gezien de nadelen is de provincie ook geen voorstander voor GOV voor ouderen.

Maatschappelijke kosten en baten
Bij GOV voor 60-plussers gaat de burger nog wat meer meebetalen aan de OV-ritten van een relatief kleine groep die hier gebruik van maakt. Gratis OV is natuurlijk nooit echt 'gratis'. Degene die niet met het OV reist, betaalt feitelijk voor de ander.
De maatschappelijke lasten (hoge kosten) zijn duidelijk aanwijsbaar. Naast dat het voor de 60-plussers in sociaal en economisch opzicht voordelen oplevert, is het maar de vraag of de keuze voor GOV voor 60-plussers ook aanwijsbare maatschappelijke baten heeft.
De keuze voor GOV voor 60-plussers moet eigenlijk in relatie worden gezien met het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen, het verbeteren van de bereikbaarheid en bijvoorbeeld het besparen op de kosten van infrastructuur.

Er zijn een aantal argumenten te noemen waarom GOV voor 60-plussers niet ingevoerd moet worden:
- De huidige prijs vormt voor 60-plussers geen belangrijke belemmering om van het OV gebruik te maken.
- Het OV-gebruik wordt primair beperkt door de negatieve kenmerken van OV ten opzichte van andere concurrerende vervoerwijzen (fiets op korte afstanden; auto op korte en lange, maar vooral op middellange afstanden).
- Het gratis maken van een dienst die aanzienlijke maatschappelijke kosten met zich meebrengt, is niet echt wenselijk. Het lijkt geen verstandige keuze mobiliteit voor een specifiek doelgroep gratis te maken, terwijl de feitelijke kosten van Openbaar Vervoer hoog zijn. Voor kwalitatief goed Openbaar Vervoer mag best een reële prijs betaald worden.
- Geen enkele andere vervoerwijze voor de 60-plusser is gratis. Op dit moment is de verhouding in kosten van de verschillende vervoerwijzen voor de burger heel aardig in lijn met de maatschappelijke kosten van die vervoerwijzen: autogebruik is het duurst, dan OV, dan fiets, dan lopen.

Als het zover komt het Openbaar Vervoer in Dalfsen voor 60 plussers gratis te maken, dan moet onderzocht worden voor welke buslijnen dit rendabel is. Ook moet inzichtelijk worden gemaakt of er bij de reiziger een bepaalde behoefte is om tijdens bepaalde uren, in een bepaalde periode met het GOV te reizen.