



provincie  Utrecht

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer

# Kiezen voor openbaar vervoer

Kader voor concessieverlening







	Inhoud	Pagina
1	<b>Kiezen voor openbaar vervoer</b>	1
2	<b>Ambities voor het openbaar vervoer</b>	5
2.1	OV-bereikbaarheid bij knelpunten	5
2.2	Sociale bereikbaarheid	6
2.3	Leefbaarheid	7
2.4	Organisatorische ambities	7
3	<b>Realisatie van de doelstellingen en ambities</b>	9
3.1	Mogelijkheden voor realisatie	9
3.2	Ambities en inzet van middelen	10
3.3	Relatie tussen <i>Kader voor concessieverlening</i> en projecten	10
4	<b>Het openbaar-vervoernetwerk</b>	11
4.1	Minimale beschikbaarheid	11
4.2	Netwerk op basis van de huidige vraag naar openbaar vervoer en de gebiedstypologie	12
4.3	Naar een netwerk met ambities	15
4.4	Openbaar vervoer en overstappen: verknoping met andere netwerken	16
5	<b>De infrastructuur, het materieel en de prijs</b>	19
5.1	De infrastructuur	19
5.2	Materieel	20
5.3	Prijs	22
6	<b>Uitvoering en concessiebeheer</b>	25
6.1	Optimale concessieduur en concessieomvang	25
6.2	Afspraken over opbrengstverantwoordelijkheid	26
6.2.1	Beloning van de vervoerder	26
6.2.2	Subsidie	27
6.2.3	Reizigersopbrengsten	27
6.3	Sturen met bonus	28
6.4	Verantwoordelijkheid voor productontwikkeling	29
6.4.1	Productontwikkeling bij aanvang concessieperiode	29
6.4.2	Productontwikkeling tijdens de concessieperiode	30
6.5	Verantwoordelijkheid voor promotie	30
6.6	Relatie met ander overheden en belanghebbenden	32
6.7	Organisatorische voorwaarden	33
7	<b>Vertaling van de ambities in kosten</b>	35
7.1	Ruimte voor de vervoerder en beperkt risico voor de opdrachtverlener	35
7.2	De ambities: een wens of een eis?	37

7.3	Totaal overzicht investering	40
8	Hoe nu verder	41
	<b>Bijlage</b>	
1	Kernen	

Doelstelling

Minder beperkingen voor gebruik openbaar vervoer

Beter alternatief bij mobiliteitsknooppunten

Meer bijdrage aan kwaliteit leefomgeving

Heldere organisatie om ambities te verwezenlijken

Ambitie

Goede betaalbaarheid

Minimale beschikbaarheid

Goede toegankelijkheid

Goede kwaliteit netwerk bij knooppunten

Hoge kwaliteit uitvoering

Behoud marktaandeel ov/ auto

Vermindering milieubelasting

Vermindering ruimtebeslag

Substitutie auto/ ov

Goede relatie met andere vervoersautoriteiten / gemeenten

Zakelijke relatie met vervoerder

Financiële helderheid

Realisatie

Invoering chipcard

Tariefbeleid

Sociale veiligheid

Milieuvriendelijke bussen

Faciliteren van fiets als voortransport

Imago verbetering

Toegankelijk maken haltes

Toegankelijk maken materieel

Investeren in doorstroming

Bieden minimum kwaliteit netwerk

Bieden gewenste kwaliteit netwerk

Bieden extra kwaliteit netwerk bij mobiliteitsknooppunten

Realisatie Randstadspoor

Optimale concessieduur

Overleg gemeenten

Overleg consumenten

Monitoring

Afspraken tariefvrijheid

Afspraken rolverdeling productontwikkeling

Afspraken promotie/marketing

Vastleggen opbrengstverantwoordelijkheid

Sturen met bonus/malus

system (infrastructuur/ materieel/ prijs)

netwerk (routes en frequenties)

uitvoering en concessiebeheer

## 1 Kiezen voor openbaar vervoer

De provincie Utrecht is opdrachtgever voor een gedeelte van het streekvervoer en de regiotaxi in de provincie Utrecht. We verlenen vervoerders via (wettelijk verplichte) aanbestedingen concessies voor het openbaar vervoer. In 2008 besteden we alle concessies voor het streekvervoer opnieuw aan. Ook de regiotaxi zal de komende jaren opnieuw worden aanbesteed. Om in 2008 de concessie te kunnen verlenen moeten de voorbereidingen in september 2006 worden gestart met het opstellen van het programma van eisen, het document waarin het gewenste product wordt beschreven. Voor de provincie is dit dus *het* moment om te bepalen aan welke ambities en doelstellingen voor het openbaar vervoer de komende jaren gewerkt gaat worden. Tijdens de concessieperiode, die zoals in deze nota wordt voorgesteld, 8 jaar duurt, zijn wijzigingen slechts beperkt mogelijk en wenselijk. De basis voor het openbaar vervoer wordt dus bij het verlenen van de concessie vastgelegd. Tijd om goed na te denken over welke kant we uit willen en hoe we dat gerealiseerd willen zien.

Vaststellen van de nota betekent dat we voortvarend aan de slag kunnen met de voorbereidingen van de concessieverlening in 2008. Gezien de procedurele tijd die nodig is, is nu vaststellen noodzakelijk. Op een aantal momenten komen we zeker terug voor besluitvorming over het programma van eisen of separaat lopende projecten. We realiseren ons dat we met deze nota vooruit lopen op de actualisatie van het SMPU. Vanwege de voorbereidingstijd en de proceduretijd is dit echter onvermijdelijk.

De provincie is verantwoordelijk voor de concessieverlening voor het streekvervoer in de provincie met uitzondering van het BRU-gebied, waar het BRU verantwoordelijk is. De provincie heeft in het SMPU aangegeven te streven naar een situatie waarin de taken en bevoegdheden voor verkeer en vervoer komen te liggen bij één vervoersautoriteit voor het gehele gebied van de provincie Utrecht. Zolang dit nog niet het geval is, is nauwe samenwerking en afstemming dus van groot belang. Dit betekent dat we in overleg willen treden met het BRU over de in deze nota verwoorde ambities en keuzes. Over afstemming met het BRU zijn vorig jaar afspraken gemaakt met het BRU in het samenwerkingsprotocol openbaar vervoer (16 juni 2005).

### *Kwaliteitsverbetering OV*

De provincie heeft in het SMPU een gewenst kwaliteitsniveau voor het openbaar vervoer gedefinieerd om daarmee de doelstellingen voor het openbaar vervoer te kunnen halen. Er wordt op dit moment in diverse projecten gewerkt aan dit kwaliteitsniveau. Te noemen zijn:

- tariefacties;
- doorstroming openbaar vervoer;
- toegankelijkheid van haltes.

*Enkele feiten uit het Cijferboekje*

- Het aantal knelpunten in het autoverkeer is de afgelopen jaren toegenomen.
- Het gebruik van het openbaar vervoer is om sommige relaties toegenomen maar op sommige relaties afgenomen.
- Het aantal afgelegde kilometers per auto is gestegen terwijl het aantal afgelegde kilometers per openbaar vervoer (bus) is gedaald.

De in het SMPU geformuleerde doelstelling ten aanzien van de frequentie en doorstroming is ambitieus. Op dit moment voldoet nog geen 40 % van de lijnen aan de gestelde frequentie-eisen en blijven de trajectsnelheden nog ver achter bij de doelstellingen.

Bij het verlenen van de komende concessies willen en kunnen we een extra slag maken. We moeten dit moment aangrijpen om het openbaar vervoer een nieuwe impuls te geven. We richten ons daarbij op:

- verbeteringen in het netwerk;
- verbeteringen aan het materieel en bijdrage aan de leefbaarheid;
- goede invulling van opdrachtgeversrol om daarmee een goede prijs van het product te realiseren.

*Verbeteringen in het netwerk*

In het SMPU is een gewenst kwaliteitsniveau opgenomen ten aanzien van de frequentie van streek- en stadslijnen in 2015. Via de aanbestedingen van de afgelopen periode zijn er reeds verbeteringen op dit punt gerealiseerd. Maar het gewenste kwaliteitsniveau wordt nog niet gehaald. De kosten voor frequentieverhogingen zijn echter hoog. Wij stellen voor om nu een extra impuls te geven aan met name de spitslijnen om dat juist deze lijnen een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid op momenten dat het autosysteem niet voldoende meer functioneert. Deze impuls betekent een jaarlijkse extra investering van 1,2 mln euro. Hiermee kan op 6 spitslijnen de frequentie worden verhoogd.

Ontsluiting van nieuwe woongebieden is noodzakelijk. De kosten voor de nieuwe lijnen zijn relatief hoog omdat in de aanvangsfase de opbrengsten nog achter blijven. Voor een deel van de geraamde kosten zijn al gelden gereserveerd. De kosten voor met name Vathorst blijken hoger uit te pakken dan was voorzien. Enerzijds omdat de gewenste kwaliteit meer kost en anderzijds omdat Vathorst groter zal worden dan aanvankelijk was voorzien. De extra investering voor Vathorst bedraagt de eerste jaren € 600.000,- en na realisatie van het extra deel van Vathorst nog € 1.000.000,- extra.

*Materieel en leefbaarheid*

In het in procedure zijnde concept Provinciaal Luchtkwaliteitsplan zijn de ambities voor het verbeteren van de luchtkwaliteit neergelegd. 'Schoon' materieel in het openbaar vervoer is bij uitstek iets waarmee de provincie haar ambities kan waarmaken. Bij de concessieverlening kunnen eisen gesteld worden aan de maximale uitstoot. Dat betekent voor de vervoerder extra investeringen in (leeftijd) van het materieel. Wij willen dit niet ten koste laten gaan van het voorzieningenniveau (de frequentie) van het openbaar vervoer en stellen voor hier een budget van € 850.000,- (voorlopige raming) voor beschikbaar te stellen. Op dit moment wordt in een businesscase onderzocht wat de werkelijke kosten zijn van schoon materieel.



### *De provincie als opdrachtgever*

De provincie wil haar rol als opdrachtgever optimaal vervullen. Dat betekent dat wij een goed ondernemersklimaat willen creëren en de juiste prijs voor ons product willen betalen. Dat betekent dat we tijdens de aanbesteding wel minimumeisen stellen maar dat we de vervoerder ook de ruimte laten om binnen het afgesproken bedrag en rekening houdend met de eisen een optimaal en betaalbaar product te kunnen leveren. Wat het uiteindelijke openbaar vervoer product zal worden is dus pas na aanbesteding duidelijk.

De zakelijke verhouding wil de provincie tot uitdrukking laten komen door de volgende nieuwe keuzes te maken:

- concessieperiode op 8 jaar stellen en niet samenvoegen met de concessie voor het CVV;
- subsidie aan de vervoerder als vaste bijdrage beschouwen (plafondbedrag);
- via een bonus sturen op de kwaliteit van de uitvoering;
- het aantal concessiegebieden verkleinen (eerder besluit).

De samenwerking van de provincie met de gemeenten wil de provincie invullen door:

- de gemeenten betrekken bij het opstellen van het programma van eisen;
- met een aantal gemeenten ervaring opdoen met het sluiten van convenanten.

Het via een bonus sturen op kwaliteit betekent een extra reservering om de bonus uit te kunnen keren. Wij willen de bonus graag verhoging van de huidige € 375.000,- tot € 800.000,- hetgeen een extra reservering/investering betekent van € 425.000,-. De verwachting is dat bij deze omvang van de bonus de effecten voldoende groot zijn. Een te lage bonus betekent te weinig stimulans.

### *Leeswijzer*

In de nota worden de volgende stappen in de verschillende hoofdstukken beschreven:

- beschrijving van de doelstellingen/ambities voor het openbaar vervoer;
- beschrijving van de mogelijkheden om deze ambities te realiseren;
- uitwerking van deze ambitie in eisen aan het netwerk en de kwaliteit en organisatie.

Dit document heeft feitelijk een dubbelfunctie. Het beschrijft de provinciale ambities maar moet ook tot snelle besluitvorming leiden om op tijd klaar te zijn voor de komende concessieverlening en het aanbestedingsproces dat daaraan vooraf gaat. Om duidelijk te maken waar *nu* besluitvorming over nodig is wordt er in de nota gewerkt met gearceerde vlakken en witte vlakken. In de gearceerde vlakken wordt aangegeven welk uitgangspunt bij de concessieverlening wordt voorgesteld en welke zaken in andere kaders wordt uitgewerkt. De belangrijkste beslispunten zijn hiermee duidelijk herkenbaar in de nota. Deze zelfde systematiek is opgenomen op het uitvouwblad waarin een totaal overzicht is gegeven van de doelstellingen en de projecten waar we de komende jaren aan willen werken. De projecten in de witte vlakken worden in een ander kader uitwerkt en de projecten in de gekleurde vlakken hebben een plek in de concessieverlening.

#### **KADER VOOR CONCESSIEVERLENING**

In deze vlakken wordt een richtinggevend uitgangspunt of besluit weergegeven. Daarmee is dit onderdeel uitgangspunt voor de concessieverlening en het daaraan voorafgaande aanbestedingstraject.



## 2 Ambities voor het openbaar vervoer

Het SMPU beschrijft wat we willen bereiken met het openbaar vervoer; de doelstellingen. In dit hoofdstuk gaan we verder in op deze doelstellingen. Het SMPU heeft drie inhoudelijke doelstellingen. Wij voegen hier voor het openbaar vervoer nog één doelstelling toe. Dit is een doelstelling die betrekking heeft op de wijze waarop wij het openbaar vervoer organiseren. De hoofddoelstellingen voor het openbaar vervoer zijn:

1. openbaar-vervoerbereikbaarheid bij mobiliteitsknelpunten: het openbaar vervoer draagt bij aan een goede bereikbaarheid van woon- en werklocaties, in het bijzonder bij knelpunten;
2. sociale bereikbaarheid: het openbaar vervoer waarborgt de deelname aan sociale en economische activiteiten;
3. leefbaarheid: het openbaar vervoer draagt bij aan een gezonde leefomgeving;
4. organisatie: de provincie richt de organisatie van het openbaar vervoer zodanig in dat er een relatie met vervoerders, andere vervoersautoriteiten en gemeenten ontstaat die bijdraagt aan een goed openbaarvervoer product.

Minder beperkingen  
voor gebruik  
openbaar vervoer

Beter alternatief bij  
mobiliteitsknelpunten

Meer bijdrage  
aan kwaliteit  
leefomgeving

Heldere organisatie  
om ambities te  
verwezenlijken

### 2.1 OV-bereikbaarheid bij knelpunten

De bereikbaarheidsproblemen doen zich vooral voor in stedelijke gebieden en economische centra. Het bereikbaar houden van deze economische centra is belangrijk voor het functioneren van de samenleving. Daarbij zal de inspanning niet alleen gericht moeten zijn op het verbeteren van de autobereikbaarheid maar ook op het instandhouden of verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is een alternatieve vervoerswijze en kan een bijdrage leveren aan het verminderen van het knelpunt.

De knelpunten in de autobereikbaarheid zijn de afgelopen jaren niet afgenomen. Reden om te blijven investeren in de kwaliteit van het openbaar vervoer om de concurrentiepositie te behouden.

De bijdrage die openbaar vervoer kan leveren verschilt per locatie. Niet overal zal openbaar vervoer het juiste middel zijn om de bereikbaarheid te verbeteren. De provincie zet in op gebieden waar openbaar vervoer een substantiële bijdrage kan leveren aan de oplossing van het knelpunt. In deze gebieden moet het aantal reizigers met het openbaar vervoer toenemen ten opzichte van het aantal automobilisten. De provincie is bereid hier extra middelen voor in te zetten.

Om deze doelstelling te bereiken is het noodzakelijk dat het openbaar vervoer een reëel alternatief is voor de auto. Wij hebben de ambitie dat op verbindingen waar bereikbaarheid een probleem is, het aantal automobilisten dat openbaar vervoer als reëel alternatief ziet, toeneemt ten opzichte van nu.



## 2.2 Sociale bereikbaarheid

Wij hebben de verantwoordelijkheid om de mobiliteit voor doelgroepen die zijn aangewezen op het openbaar vervoer te waarborgen. Het gaat daarbij om de aspecten:

- beschikbaarheid;
- betaalbaarheid;
- toegankelijkheid.



Wij onderscheiden twee doelgroepen: een doelgroep met en een doelgroep zonder fysieke of mentale beperkingen. Dit onderscheid maken we, omdat dit van invloed is op de eisen aan het openbaar vervoer. Een grote groep gehandicapten valt buiten onze verantwoordelijkheid. Gemeenten hebben de verantwoordelijkheid voor de mobiliteit van personen die aanspraak maken op vergoedingen in het kader van de Wet Voorzieningen Gehandicapten. Wij streven wel na om ook voor een zo groot mogelijk deel van deze groep het openbaar vervoer toegankelijk te maken.

Wij hebben de volgende doelstellingen voor de sociale bereikbaarheid:

- het percentage personen dat aangewezen is op het openbaar vervoer en dat zich door mobiliteitsproblemen gehinderd voelt om deel te nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten is zo gering mogelijk;
- personen die zelfstandig bij een openbaar-vervoerhalte kunnen komen, moeten ook zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

## 2.3 Leefbaarheid

Het openbaar vervoer kan een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid. Onder leefbaarheid verstaan we de kwaliteit van de leefomgeving zoals veiligheid, luchtkwaliteit, geluid en ruimtebeslag. Het inzetten op openbaar vervoer is afhankelijk van de bijdrage die het kan hebben op deze aspecten. De ambities verschillen per locatie, afhankelijk van de ernst van de problematiek.



Het openbaar vervoer kan een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid doordat het openbaar vervoer het autogebruik vervangt: substitutie. Daarnaast hebben we de ambitie om negatieve gevolgen voor de leefomgeving van het gebruik van openbaar vervoer zelf zoveel mogelijk te beperken. We stellen daarom eisen aan het ingezette materieel.

Die zijn verwoord in de volgende ambities:

- het ingezette materieel moet voldoen aan eisen voor uitstoot van schadelijke emissies en geluid, we willen hierbij verder gaan de huidige normen, omdat de concessies een lange looptijd kennen;
- wij willen de ontwikkeling van nieuwe schone technologieën ook tijdens de concessieperiode bevorderen.

De ambities substitutie ov/auto en vermindering ruimtebeslag zijn ambities die veel raakvlakken hebben met de doelstelling *beter alternatief bij mobiliteitsknelpunten* en zal daarom bij die doelstelling worden uitgewerkt.

## 2.4 Organisatorische ambities

Naast de inhoudelijke ambities hebben we een organisatorische ambitie. Bij het realiseren van de ambities voor het openbaar vervoer speelt de vervoerder een belangrijke rol. De wijze waarop we onze relatie met de vervoerder inrichten, is bepalend voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. We hebben oog voor het verschil in belangen tussen ons en de vervoerder. Wij willen daarnaast ook de kennis van het openbaar-vervoerbeprijf maximaal benutten. Wij moeten hierbij voldoende vrijheid geven aan de vervoerder, zonder dat dit ten koste gaat van de provinciale belangen.



Daarnaast is de relatie met andere openbaar-vervoerautoriteiten en gemeenten van belang. Ook zij kunnen invloed hebben op de kwaliteit van het openbaar vervoer. De andere vervoerautoriteiten zijn van belang door raakvlakken tussen de verschillende concessiegebieden. We moeten met hen deze raakvlakken goed afstemmen. Andere gemeenten hebben invloed voor hun verantwoordelijkheid als wegbeheerder en eventueel vanwege cofinanciering van het openbaar vervoer. Daarnaast zijn de gemeente primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke

structuren. De juiste keuze in de ruimtelijke structuur is een belangrijke voorwaarde om snel en comfortabel openbaar vervoer te realiseren.

### 3 Realisatie van de doelstellingen en ambities

De doelstellingen en ambities voor het openbaar vervoer zijn helder. Cruciaal is natuurlijk de vraag op welke manier we deze doelstellingen en ambities gaan realiseren.

De provincie is opdrachtgever voor het openbaar vervoer en kan daarmee in menskracht en middelen bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen en de kwaliteit van het openbaar vervoer als totaal verbeteren.

Wat is kwaliteit van het openbaar vervoer? Kwaliteit van het openbaar vervoer wordt bepaald door het netwerk, het systeem en de organisatie. In ieder onderdeel heeft de provincie een mogelijkheid om kwaliteitsverbetering te realiseren.

Voor de inzet van middelen moet de provincie soms keuzes maken in de ambities. Dit kader voor concessieverlening biedt handvatten om de juiste beslissingen te nemen voor de komende concessieverlening. Daarnaast werkt de provincie in projecten aan kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer.

#### 3.1 Mogelijkheden voor realisatie

##### *Netwerk*

Het netwerk, het samenspel tussen routes en frequenties is het aanbod aan openbaar vervoer. De reizigers zijn gebaat bij hoge frequenties en directe routes naar belangrijke bestemmingen. Dit is kwaliteitsverhogend. De provincie bepaalt bij de concessieverlening voor een zeer belangrijk deel het aanbod en stelt hier middelen voor beschikbaar.

##### *Het systeem*

Met het systeem wordt bedoeld de 'hardware' van het openbaar vervoer. De infrastructuur waar het openbaar vervoer gebruik van maakt (weg en halten) en het materieel waarmee wordt gereden. Goede infrastructuur voor het openbaar vervoer, voldoende zitplaatsen en comfortabel materieel draagt bij aan een kwaliteitsverbetering voor de reizigers.

Ook bij het systeem hoort de prijs die men betaalt voor het product. Dit is met de komst van de chipkaart een belangrijke factor in de komende jaren. Wie gaat wat betalen voor het openbaar vervoer. Goedkoper openbaar vervoer is aantrekkelijker maar betekent meer financiële middelen vanuit de provincie.

##### *Organisatie*

De organisatie van het openbaar vervoer moet er toe leiden dat het openbaar vervoer in ontwikkeling blijft, niet (figuurlijk en misschien ook letterlijk) stil blijft staan. De provincie kan vanuit haar positie geen invloed uitoefenen op de dagelijkse praktijk maar moet wel de juiste voorwaarden scheppen dat de uitvoering op de juiste manier tegen een aanvaardbare prijs gebeurt! Dit betekent een heldere organisatie en procedure en heldere afspraken en rolverdeling tussen verschillende partijen.

### 3.2 Ambities en inzet van middelen

Voor de inzet van de provinciale middelen staan de doelstellingen uiteraard centraal. De huidige middelen geven een basiskwaliteit voor alle doelstellingen. Dit is terug te zien in de huidige kwaliteit van het openbaar vervoer. Om de ambities te kunnen realiseren zullen echter extra middelen nodig zijn. De inzet van deze extra middelen willen we primair investeren in het bieden van een alternatief bij knelpunten en secundair in het verbeteren van de leefbaarheid. In hoofdstuk 7 wordt hierop terug gekomen.

### 3.3 Relatie tussen *Kader voor concessieverlening* en projecten

Dit kader voor concessieverlening biedt handvatten voor de komende concessieverlening en de aanbesteding die daaraan vooraf gaat. Daarin kan de provincie, zoals al eerder gezegd, een kwaliteitsverbetering op verschillende fronten realiseren. Maar ook los van de concessieverlening zijn verbeteringen realiseerbaar. In verschillende, lopende, projecten wordt al gewerkt aan verbeteringen van het openbaar vervoer. Bij de uitwerking van de ambities in de volgende hoofdstukken wordt verwezen naar deze projecten.



## 4 Het openbaar-vervoernetwerk

Het netwerk van openbaar vervoer, het totaal aan routes en frequenties, draagt bij aan verschillende doelstellingen. Een minimale beschikbaarheid draagt bij aan de sociale doelstelling. Een netwerk dat voldoende routes en frequenties biedt om aan de huidige vraag te voldoen, draagt bij aan de sociale doelstelling en kan een alternatief zijn bij mobiliteitsknelpunten. Investerings in extra kwaliteit van het netwerk zullen bijdragen aan het oplossen van mobiliteitsknelpunten. Investeren in de realisatie van Randstadspoor betekent ook een investering in de kwaliteit van het netwerk en een goede verdeling van de middelen.

### 4.1 Minimale beschikbaarheid

De minimale beschikbaarheid van het openbaar vervoer wordt vertaald in een gegarandeerde basiskwaliteit voor het lijngebonden openbaar vervoer en een basiskwaliteit voor de aanvullende voorzieningen.

#### *Basiskwaliteit lijngebonden*

De basiskwaliteit is de kwaliteit die wordt geboden om aan de doelstelling voor de sociale bereikbaarheid te voldoen. Deze basiskwaliteit heeft betrekking op het reguliere lijngebonden openbaar vervoer. Met regulier openbaar vervoer bedoelen we 'grote' bussen die volgens een vaste dienstregeling rijden. Uitgangspunten voor de basiskwaliteit zijn:

- in principe alle kernen vanaf 800 inwoners in de provincie Utrecht hebben een halte voor lijnbus op maximaal 1 kilometer van (in de volgende paragraaf gaan we in op uitzonderingen);
- deze bus rijdt op weekdays van 07.00 tot 18.00 uur (begin ochtendspits, einde avondspits) minimaal 1 keer per uur;
- in op zaterdag rijdt de bus van 09.00 tot 18.00 uur minimaal 1 keer per uur.

Deze uitgangspunten zullen bij het nieuwe programma van eisen meegenomen worden als minimaal te bieden kwaliteit. In bijlage 1 is een kaart met daarop de kernen met meer dan 800 inwoners te vinden.

#### *Basiskwaliteit aanvullende voorzieningen*

Er zijn locaties in de provincie Utrecht waar geen lijngebonden vervoer rijdt. Dit kan zowel in landelijk gebied zijn als in buitenwijken van grotere plaatsen. Reizigers kunnen dan gebruikmaken van kleinschalige, eventueel vraagafhankelijke, vormen van openbaar vervoer. Te denken valt aan de huidige regiotaxi, maar ook andere vormen zijn denkbaar, zoals de buurtbus (kleinschalig lijngebonden openbaar vervoer dat werkt met vrijwilligers). Wij hanteren de volgende principes om geen lijngebonden openbaar vervoer aan te bieden.

Uitgangspunten daarbij zijn:

- kernen met minder dan 800 inwoners;
- bij kernen met meer dan 800 inwoners en (tot op heden) onvoldoende reizigers.

Bovenstaande is een theoretisch uitgangspunt. De daadwerkelijke invulling baseren we op:

- bovengenoemde uitgangspunten;
- mobiliteitscijfers;
- sociaal demografische gegevens.

Met dit laatste bedoelen we dat er sociaal-demografische redenen kunnen zijn om er van af te wijken, bijvoorbeeld bij een kern waar veel ouderen wonen waar toch lijngebonden openbaar vervoer wordt geboden.

Voor kernen in de laatste categorie (meer dan 800 inwoners en tot op heden onvoldoende reizigers) en waar op dit moment geen openbaar vervoer rijdt zullen bij het opstellen van het programma van eisen inspanningen worden verricht om lijngebonden openbaar vervoer of een aanvaardbaar alternatief te realiseren.

De reiziger krijgt in de dunner bevolkte gebieden op deze manier een gegarandeerde kwaliteit openbaar vervoer.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

De kwaliteit die hoort bij de minimale beschikbaarheid is onderdeel van het uit te vragen netwerk in het programma van eisen.

Voor het bieden van lijngebonden openbaar vervoer zijn criteria geformuleerd.

## 4.2 Netwerk op basis van de huidige vraag naar openbaar vervoer en de gebiedstypologie

Het huidige netwerk is tot stand gekomen door een afstemming tussen de huidige vervoervraag en het daarbij behorende gewenste aanbod en de exploitatieve mogelijkheden. Het huidige net bedient daarmee voor het overgrote deel de huidige vraag naar openbaar vervoer en het gewenste aanbod is daarop toegespitst. Op lijnen met veel reizigers is sprake van een hoge frequentie op lijnen met weinig vraag is er sprake van een lage frequentie.

In dit huidige netwerk is nog een optimalisatieslag te maken door te kijken naar het netwerk in het geheel waarbij de afstemming tussen trein en bus (geen parallelle verbindingen meer) essentieel is. Hierbij kijken we naar het effect op het totaal aantal reizigers in het netwerk en niet naar kostendekkingsgraad van onze lijnen.

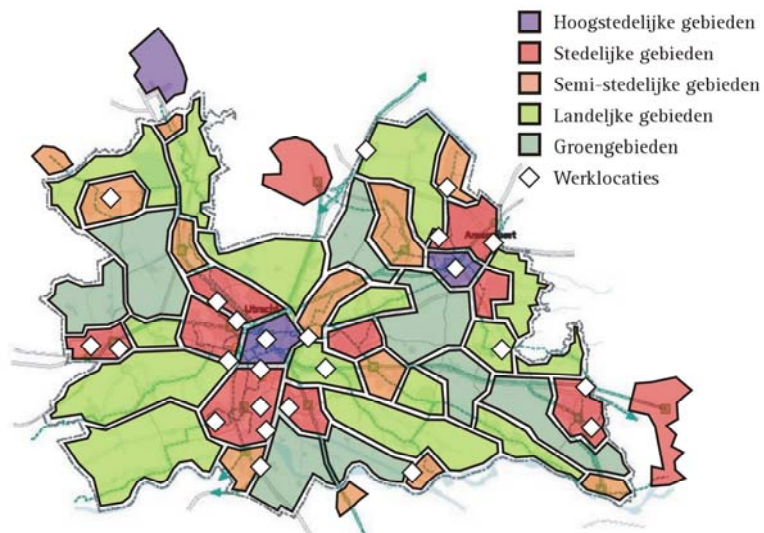
#### WAT BETEKENT DIT IN DE PRAKTIJK?

Een fictieve lijn X heeft nu een frequentie van 2 maal per uur, bij een verhoging naar 4 maal per uur reizen er 50% meer reizigers. De frequentieverhoging levert een bijdrage aan de doelstelling reizigers-groei. Doordat de bussen nu echter niet helemaal vol zitten zijn de kosten per reiziger hoger en is de kostendekkingsgraad gedaald.

De mogelijkheden hiertoe zullen er zijn bij de komst van Randstadspoor en worden in aparte businesscases uitgewerkt.

Om te toetsen in hoeverre het huidige netwerk kansen laat liggen is een gebiedstypologie ontworpen. Deze gebiedstypologie gaat uit van de bevolkingsdichtheid en geeft daar aan aantal eisen voor openbaar vervoer aan. De gebruikte typologie is weergegeven in het bijgevoegde kader. Bij deze benadering wordt dus niet geredeneerd vanuit de werkelijke vraag naar het openbaar vervoer maar ook vanuit de vraag die mag worden verwacht op basis van de inwoneraantallen en de functies van de verschillende gebieden.

Toepassing van de eisen voor de verschillende gebieden levert de conclusie op dat met het huidige netwerk wordt voldaan aan de eisen die voor de verschillende gebieden worden gesteld. Doordat de vraag naar openbaar vervoer op sommige verbindingen groot is kan een beter en meer gedifferentieerd product worden geboden. De gestelde eisen ten aanzien van reistijden wordt gehaald. Met deze conclusie kan worden gesteld dat de kwaliteit van het huidige netwerk zeker goed is te noemen als gekeken wordt naar de huidige vraag naar openbaar vervoer.



---

---

### Het model van gebiedstypologieën nader toegelicht

In het model van gebiedstypologieën is bevolkingsdichtheid het uitgangspunt voor het openbaar vervoer. In de provincie Utrecht zijn vier gebiedstypen te onderscheiden:

- hoogstedelijk;
- stedelijk;
- semi-stedelijk;
- landelijk.

De gebiedstypen geven uitgangspunten aan voor:

- de frequenties;
- verknoping;
- ontsluiting.

Uitgangspunten openbaar vervoer in **hoogstedelijke gebieden**:

- aansluiting op (inter)nationaal netwerk van intercityverbindingen (spitsfrequentie 4 x/uur);
- reistijd naar andere hoogstedelijke gebieden in de Randstad: < 45 minuten (rechtstreeks);
- reistijd naar stedelijke netwerken in Nederland: < 90 minuten;
- goede bereikbaarheid van het knooppunt per auto en fiets;
- interne zijn de meeste bestemmingen door de compacte opbouw op loop- en fietsafstand.

Uitgangspunten **stedelijke gebieden**:

- aansluiting op (inter)regionale sneltreinen, Randstadspoor, snelle stadsbusdiensten (spitsfrequentie 4 x/uur);
- reistijd naar dichtstbijzijnde hoogstedelijk knooppunt: < 20 minuten (rechtstreeks);
- reistijd naar andere stedelijke gebieden in hetzelfde stadsgewest: < 30 minuten;
- reistijd naar stedelijke gebieden in een ander stadsgewest in de regio: < 45 minuten;
- goede bereikbaarheid van het knooppunt per auto en fiets en goede P+R-voorzieningen;
- interne ontsluiting door de fiets en/of stadsbussen.

Uitgangspunten **semi-stedelijke gebieden**:

- aansluiting op Randstadspoor of stamlijnen van de streekbus (spitsfrequentie 4 x/uur);
- reistijd naar hoogstedelijk gebieden: < 40 minuten;
- reistijd naar dichtstbijzijnde stedelijk knooppunten: < 20 minuten;
- reistijd naar andere stedelijke gebieden in hetzelfde stadsgewest: < 30 minuten;
- goede bereikbaarheid van Randstadspoorstations per auto en fiets, goede P+R-voorzieningen;
- interne ontsluiting door de fiets en eventueel streekbussen.

Uitgangspunten **landelijke gebieden**:

- aansluiting op streekbuslijnen (spitsfrequentie 2 x/uur);
  - reistijd naar dichtstbijzijnde hoogstedelijk knooppunt: < 45 minuten (max. één overstap);
  - reistijd naar dichtstbijzijnde stedelijk knooppunt: < 30 minuten (max. één overstap);
  - regiotaxi verzorgt oppervlakteontsluiting;
  - auto de belangrijkste vervoerwijze, goede fietsenstallingen bij bushaltes.
-

### 4.3 Naar een netwerk met ambities

Bij het ontwerpen van het netwerk met ambities stellen we de reizigersvraag centraal vanuit de geformuleerde doelstellingen. Centrale vraag is hoe kunnen we onze doelstellingen waarmaken? Dit betekent dat het openbaar-vervoernetwerk van een zodanige kwaliteit is dat reizigers die nu nog niet met het openbaar vervoer reizen dit bij een ander aanbod wel gaan doen. De doelstellingen die in het SMPU zijn vastgelegd t.a.v. de frequentie komen daaraan tegemoet. Op dit moment wordt slechts in 40 % van de gevallen voldaan aan de frequentie-eisen uit het SMPU. Investerings op dit gebied kosten veel geld maar zijn wel nodig. We willen ons primair richten op die reizigers die door de overstap een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van een mobiliteitsknelpunt. We hebben de mogelijkheden hiervoor onderzocht door de verkeersstromen (op basis van het verkeers- en vervoermodel) te confronteren met het huidige netwerk en de huidige bediening. Daar waar op relaties sprake is van een substantiële vervoersstroom waar het openbaar vervoer geen essentiële rol speelt is gekeken naar de mogelijke verbeteringen in het openbaar-vervoernetwerk. In sommige gevallen is dit een nieuwe verbinding maar in sommige gevallen is dat het versterken van een bestaande verbinding door het bieden van een hogere frequentie. We hebben ons in deze analyse hoofdzakelijk gericht op de korte en middellange termijn. Ook op lange termijn zal investeren in het openbaar vervoer nodig zijn. In de netwerkanalyses die op dit moment worden opgesteld is ook aangegeven dat openbaar vervoer een belangrijke rol kan spelen. De provincie wil graag samen met de regionale partners hier een bijdrage aan leveren. Voor dit kader voor concessieverlening concentreren wij ons op de investeringen die wij op korte en middellange termijn zien voor het provinciale netwerk.

Een belangrijk aandachtspunt is dat ondanks zorgvuldige analyse het lastig is om aan de hand van deze methode zekerheid te krijgen over de werkelijke effecten van wijzigingen in het netwerk op het aantal reizigers. Er is maar één manier om hier uitsluitel over te krijgen: toepassen in de praktijk. In de volgende concessieperiode moet daarom voldoende ruimte zijn om experimenten uit te voeren.

Voor de nieuwe woongebieden geldt dat er geen sprake is van experimenten maar van hoognodig openbaar vervoer. Juist in de beginfase is het nodig om een goede verbinding te bieden. De grootste woonlocatie in het provinciale vervoersgebied is Vathorst. Extra investeringen zijn zeer wenselijk zeker omdat hiermee ook de bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis kan worden geoptimaliseerd.

Ontsluiting nieuwe woongebieden

- Vathorst (Vathorst – Amersfoort en Vathorst lokaal) in combinatie met het verbeteren van de ov-bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis;
- bereikbaarheid Veenendaal –oost (nieuw woongebied);
- bereikbaarheid Woerden – Snel en Polanen (nieuw woongebied).

Ten aanzien van de bereikbaarheid van werklocaties en de bereikbaarheid bij mobiliteitsknelpunten is een eerste quick scan uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er een aantal verbindingen te benoemen zijn waar verbeteringen op mogelijk zijn. Verder analyse moet uitwijzen welke nieuwe spitslijnen en versterking van bestaande spitslijnen de meest kosteneffectieve maatregel is.

Daarnaast kunnen we los van deze spitsverbindingen de bestaande verbindingen versterken door het bieden van een hogere frequentie dan op grond van de vraag noodzakelijk is om daarmee ook aan de de doelstellingen van het SMPU te voldoen. Met frequentieverhoging wordt verondersteld dat de verbinding meer reizigers zal trekken. Het bieden van kwartierdiensten in plaats van half uur diensten betekent een verdubbeling van de reismogelijkheid en een vermindering van de wachttijd. De kwaliteitssprong is bij deze frequentieverhoging groot.

In hoofdstuk 7 komen wij terug op de wijze waarop we dit netwerk via de aanbesteding en concessieverlening tot stand willen brengen.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

Om aan de doelstelling van bereikbaarheid bij mobiliteitsknooppunten en de frequentie-doelstellingen van het SMPU te voldoen is investeren in het netwerk gewenst. Voor de korte en middellange termijn is het mogelijk en wenselijk te investeren in een aantal spitsverbindingen en verbindingen naar nieuwe woon- en werkgebieden.

Extra investeringen op lange termijn worden tijdens de looptijd van de concessie nader uitgewerkt

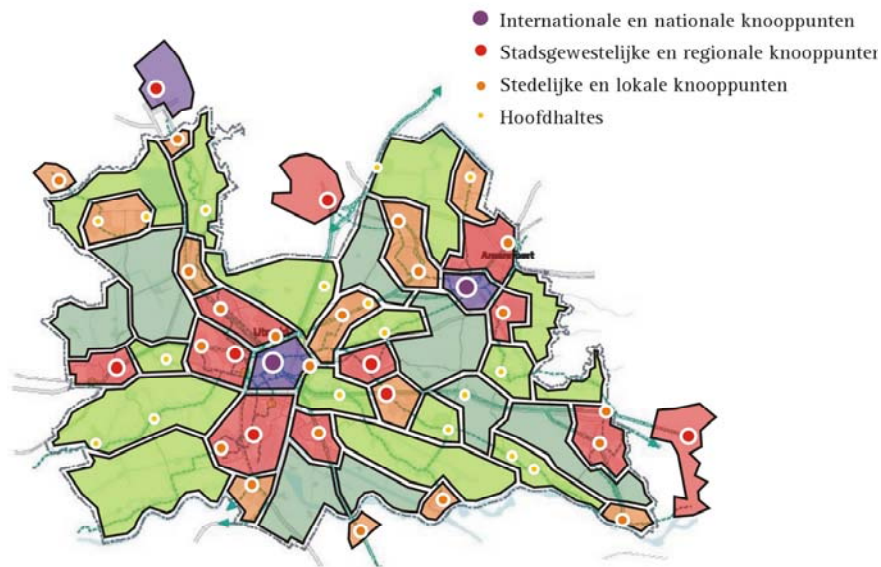
#### 4.4 Openbaar vervoer en overstappen: verknoping met andere netwerken

Reistijd is een belangrijk kwaliteitsaspect voor reizigers. Door de verschillende verbindingen en vervoerswijzen op een slimme manier te verknopen kan de reistijd voor sommige trajecten afnemen. De trein speelt hierbij een belangrijke rol. Door trein, bus, auto en fiets beter op elkaar af te stemmen kan de frequentie verhoogd worden en de reistijd verkort. Het concept Randstadspoor speelt hier op in.

Wij streven voor alle Randstadspoorstations een goede aansluiting van bus en trein en het voorkomen van parallelle lijnen na. Centraal staat hierbij de verbetering voor de reiziger en niet de kosten. Verknoping van trein en bus kan betekenen dat de opbrengsten van de bus dalen doordat reizigers kortere afstanden met de bus afleggen. Daarnaast kan de NS een (tijdelijke) vergoeding vragen voor de kosten van de frequentieverhoging van de trein. Voor sommige verbindingen kan het zinvol zijn om busverbindingen en treinverbindingen naast elkaar te laten bestaan. Dit speelt als:

- veel reizigers van de busverbinding in- en uitstappen op tussenliggende haltes;
- overstappen niet aantrekkelijk is door lage frequenties, langere reistijd of lange wachttijden bij een overstap.

Voor de vervoerswijzen auto en fiets is de kwaliteit van het knooppunt belangrijk. Dat betekent goede voorzieningen voor de auto (P&R-terrein), stallingsvoorzieningen voor de fiets en het moet er voor reizigers aantrekkelijk zijn om er te verblijven. Ruimtelijk ordeningsbeleid zoals verdichten rondom de knooppunten zal bijdragen aan een verdere versterking van het knooppunt.



#### WAT BETEKENT DIT IN DE PRAKTIJK?

Reizigers vanuit De Ronde Venen en Amsterdam/Abcoude reizen nu per streekbus parallel aan het spoor naar Utrecht. De bussen hebben tussen Breuken en Utrecht niet veel in en uitstappers. Door de streekbussen uit De Ronde Venen en Amsterdam aan te laten sluiten op de treinen in Breukelen kunnen reizigers sneller op Utrecht CS zijn. Bovendien kan daardoor de frequentie van de randstadspoortreinen omhoog omdat er meer treinreizigers komen en de overstap heel aantrekkelijk wordt. Tussen Breukelen en Utrecht CS rijden in de nieuwe situatie dan geen rechtstreekse bussen meer.

Deze businesscase is uitgewerkt en heeft geleid tot het tekenen van een convenant tussen NS en de regionale partners.

Andere stations waar dit gaat spelen zijn onder meer Driebergen-Zeist, Veenendaal en Woerden.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

De mogelijkheden voor verknopingen van verbindingen bij nieuwe of gewijzigde treinstations worden steeds op regionaal niveau gezien. De businesscase Breukelen is met succes afgerond. Bij de concessieverlening zal een voorbehoud worden gemaakt voor wijzigingen van het netwerk als gevolg van de komst van Randstadspoor. In overleg met de gemeenten zal gestreefd worden naar realisatie van volwaardige knooppunten voor de uitwisseling tussen netwerken.



## 5 De infrastructuur, het materieel en de prijs

De infrastructuur is een belangrijke voorwaarde voor het goed functioneren van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Goede infrastructuur betekent sneller en daarmee voor de reizigers een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Naast weginfrastructuur zijn de halte en de omgeving en het materieel mede bepalend voor de kwaliteit. De komst van de chipkaart geeft ruimte aan provincie en vervoerder om door middel van prijsbeleid het openbaar vervoer te bevorderen. Daarbij moeten de rollen en middelen die beschikbaar zijn duidelijk zijn.

### 5.1 De infrastructuur

#### *Doorstroming*

Zowel de vervoerder als wijzelf hebben een rol bij de kwaliteitsverbetering. De vervoerder is verantwoordelijk voor het materieel en de serviceverlening. Wij hebben een taak als wegbeheerder. We moeten zorgen voor goede weginfrastructuur en haltevoorzieningen. De provincie is deze weg al ingeslagen en de uitwerking vindt momenteel plaats in het project doorstroming openbaar vervoer. In dit project wordt gekeken naar de mogelijkheden voor verbetering van de doorstroming en de wijze waarop dit samen met de lokale wegbeheerders kan worden gerealiseerd.

#### UITWERKING IN ANDER KADER

De provincie werkt op dit moment aan een doorstromingsplan openbaar vervoer. Naar verwachting zullen de resultaten nog eind van dit jaar ter besluitvorming worden voorgelegd.

#### *Toegankelijkheid van haltes*

Het rijk heeft de wens uitgesproken dat in 2010 het openbaar vervoer over de weg zoveel mogelijk toegankelijk is. Ouderen, mensen met een fysieke beperking, maar ook ouders met een kinderwagen moeten makkelijk de bus in – en uit kunnen stappen. Dit stelt eisen aan het materieel en eisen aan de halte en de omgeving van de halte. Het toegankelijk maken van haltes is geen eenvoudige klus. De halte dient voldoende breed en hoog te zijn en ook de reisinformatie moet voor mensen iedereen goed leesbaar te zijn. De provincie is op dit moment aan het onderzoeken of en op welke wijze de kwaliteit en de toegankelijkheid van de haltes kan worden verbreed.

#### UITWERKING IN ANDER KADER

De provincie onderzoekt op dit moment wat de mogelijkheden zijn om in 2010 alle haltes toegankelijk te maken voor minder validen en de kwaliteit van de haltes te verbeteren.

### *Fiets als voortransport*

Het openbaar vervoer is voor veel reizigers een onderdeel in de keten die een verplaatsing vaak is. Het voortransport (hoe kom ik bij het openbaar vervoer) en het natransport (hoe kom ik van het openbaar vervoer bij mijn bestemming) zijn vaak bepalend of er voor openbaar vervoer als vervoerswijze wordt gekozen. De fiets is een heel belangrijk voortransportmiddel en natransportmiddel. De OV-fiets (makkelijk te huren fiets op verschillende stations) is een voorbeeld van een succesvolle manier om de fiets als voor- of natransport middel te stimuleren. Ander manieren zijn het realiseren van goede en betaalbare fietsenstallingen en goede routes naar de haltes toe. De provincie werkt in het kader van vervoersmanagement aan het stimuleren van de fiets als voortransport door het verlenen van onder meer startsubsidies. Een voorstel hiervoor wordt nog dit jaar ter besluitvorming voorgelegd.

#### UITWERKING IN ANDER KADER

De provincie stimuleert in het kader van vervoermanagement het gebruik van de fiets als voortransport. Dit voorstel zal dit voorjaar ter besluitvorming worden voorgelegd. In het project verbetering kwaliteit bushaltes wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van het gebruik van de fiets als voortransport.

### *Sociale veiligheid bij haltes*

Op dit moment zijn er geen problemen op het gebied van sociale veiligheid in de provinciale concessies en dat niveau willen we graag houden. Het aantal incidenten is laag en reizigers zijn tevreden over de veiligheid in de bus en op de halte. Dit is aangegeven in het Meerjarenplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer 2006-2008. We consolideren het huidige niveau en de huidige inspanningen van sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

Bij de concessieverlening worden afspraken gemaakt over de inspanningen op het gebied van sociale veiligheid. Deze liggen op hetzelfde niveau als de inspanningen die nu en de afgelopen jaren zijn gedaan.

## 5.2 Materieel

### *Comfort en toegankelijkheid*

Voor de kwaliteitsaspecten comfort en toegankelijkheid geldt dat de reizigersvraag centraal staat. We realiseren ons dat de kwaliteitsbeleving voor elke reiziger anders is. We accepteren daarom dat we niet voor elke reiziger het gewenste niveau kunnen leveren. Voor de uitwerking van de kwaliteitsaspecten is daarom de grootste doelgroep op een verbinding leidend. Dit kan in sommige gevallen betekenen dat er geïnvesteerd wordt in groter materieel om meer comfort voor de spitsreizigers te realiseren. Het rijden met semi-lagevloerbussen zal uitgangspunt worden bij de concessieverlening. Dit betekent een goede toegankelijkheid van het materieel

**KADER VOOR CONCESSIEVERLENING**

Bij de concessieverlening worden eisen gesteld aan de toegankelijkheid van het materieel en de capaciteit van het materieel op lijnen waar meer capaciteit gewenst is. Dit zal per verbinding worden aangegeven.

*Sociale veiligheid*

Ten aanzien van sociale veiligheid in het voertuig geldt hetzelfde als onder 5.1 bij sociale veiligheid is gemeld.

*Milieuvriendelijk materieel*

We streven er naar om in het concessiegebied bij te dragen aan het verminderen van milieubelasting. Daarnaast richten we onze specifieke aandacht op gebieden waar een leefbaarheidsprobleem is ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit. Met het aanbieden van kwalitatief hoogwaardig en schoon openbaar vervoer beogen we het autogebruik te verminderen. Daar hoort uiteraard ook een juiste tariefstelling en flankerende maatregelen, zoals parkeerbeleid bij. Uitsluitend met het aanbieden van openbaar vervoer kan deze doelstelling niet behaald worden.

Daarnaast stellen we hoge eisen aan de milieuvriendelijkheid van het wagenpark. Dit geldt zowel voor het streekvervoer als voor de aanvullende systemen, zoals regiotaxi en buurtbus. We willen hierbij verder gaan dan de wettelijke normering. Enerzijds omdat de problematiek in de dichtbevolkte Utrechtse regio groot is. Anderzijds om de technologische ontwikkeling te stimuleren. Wij willen de vervoerder verantwoordelijk stellen voor de wijze waarop aan de normering wordt voldaan. Dat betekent dat wij geen keuze maken in technologie (aardgas of schone diesel) maar dat wij uitsluitend eisen stellen aan de te halen norm. Wij zullen ons hierbij minimaal conformeren aan het convenant met BRU en gemeente Utrecht. In het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit wordt de keuze voor de norm en de mate waarin milieuvriendelijk materieel en de daarmee samenhangende investeringen in samenhang met andere projecten afgewogen.

**KADER VOOR CONCESSIEVERLENING**

In de nieuwe concessieperiode streven wij naar het gebruik van milieuvriendelijk materieel. Wij willen dit realiseren door de Euro-5 als minimum te stellen en te onderzoeken of de EEV norm haalbaar is. Wij conformeren ons aan de afspraken die op regionaal niveau zijn en worden gemaakt. De uiteindelijke keuze voor de norm en de mate waarin milieuvriendelijk materieel wordt ingezet en de daarbijbehorende investeringen zal in het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit dat op dit moment wordt opgesteld worden afgewogen.

We willen de concessie zo inrichten dat we ook tijdens de looptijd het gebruik van schoon materieel kunnen stimuleren.

### 5.3 Prijs

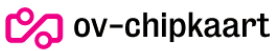
Realisatie van de doelstellingen vraagt om goed openbaar vervoer en om een betaalbaar tarief voor de reizigers. Dit zijn twee deels tegenstrijdige belangen waarin een balans gevonden moet worden. Het tarief dat reizigers betalen maakt deel uit van de financiering van het openbaar vervoer. Bovendien is de tariefstelling van belang voor het functioneren van de openbaarvervoerbranche. Reizigersopbrengsten vormen voor vervoerbedrijven een prikkel tot klantgerichtheid.

De reizigersopbrengsten is de som van het aantal reizigers en het tarief dat reizigers betalen. Nu zijn de tarieven voor abonnementen en strippenkaarten landelijk vastgelegd. Vervoerders hebben wel de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden speciale tarieven te hanteren, bijvoorbeeld een winkelkaartje. Met de komst van de chipkaart in 2007/2008 is het mogelijk om voor verschillende locaties en tijden de tarieven te variëren. De provincie is vanaf dat moment verantwoordelijk voor de vaststelling van de tarieven. De OV-chipkaart werkt met een vast opstaptarief en een variabel kilometertarief. Wij onderschrijven de noodzaak om landelijke afspraken te maken over het opstaptarief. Ten aanzien van het kilometertarief hechten wij er waarde aan om dit regionaal af te stemmen. Het moet immers voor de reiziger duidelijk blijven!

Voor de provincie betekent de komst van de ov-chipkaart dat een aantal besluiten moeten worden genomen:

- de wijze waarop de chipkaart wordt ingevoerd inclusief de financiële dekking;
- het vaststellen van een kader voor tariefbeleid;
- het vaststellen van de tariefvrijheid voor de vervoerder.

Voor de invoering van de chipkaart is een apart traject opgestart. Dit is inmiddels ter besluitvorming aan u voorgelegd. Hierin is ook het kader voor het tariefbeleid geschetst, de uitwerking van de tarieven volgt in een later stadium. Bij de uitwerking van de tarieven hoort ook de vraag of het aanbieden van gratis openbaar vervoer mogelijk en wenselijk is.



**ov-chipkaart**

Momenteel is er een onderzoek gaande waarin, naar aanleiding van de proef in Amersfoort de mogelijkheden voor tariefacties/gratis openbaar vervoer in de provincie worden onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek zullen mede gebruikt worden om het kader te ontwikkelen. Het tarief is een van de instrumenten om de doelstelling voor openbaar vervoer te verwezenlijken. Om die reden kiest de provincie voor een door haar vast te stellen tariefbeleid. De vervoerder krijgen de mogelijkheid om binnen vastgestelde kaders invulling te geven aan enige tariefvrijheid.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

De provincie geeft de vervoerders enige tariefvrijheid om invulling te geven aan de hun toebedeelde opbrengstverantwoordelijkheid. De provincie stelt grenzen aan deze vrijheid om te zorgen dat de tarieven passen binnen de doelstellingen die de provincie voor het openbaar vervoer heeft.

**UITWERKING IN EEN ANDER KADER**

De invoering van de OV-chipkaart, de kader voor het tariefbeleid en de uitwerking van de tarieven worden in een apart voorstel ter besluitvorming voorgelegd. Tariefacties zoals gratis openbaar vervoer worden op dit moment onderzocht.



## 6 Uitvoering en concessiebeheer

De organisatie rondom het openbaar vervoer moet zodanig zijn ingericht dat de ambities kunnen worden verwezenlijkt. Het gaat dan om een heldere en duidelijke verdeling van de verantwoordelijkheden voor de kwaliteit van de uitvoering, de financiën, productontwikkeling en promotie. De samenwerking met de gemeenten en andere partners en het BRU in het bijzonder moet duidelijk zijn. De provinciale organisatie moet daarvoor ingericht zijn en er moet sprake zijn van een gezond ondernemersklimaat.

Een gezond ondernemersklimaat betekent dat bedrijven de ruimte krijgen om zelf beslissingen te nemen over hun bedrijfsvoering en dat zij in staat worden gesteld om een goede financiële basis te hebben. Dit betekent wij een marktgerichte werkwijze van de vervoerder willen ondersteunen en bevorderen. Het betekent echter ook dat wij oog hebben voor de tegenstelling tussen de maatschappelijke belangen van de provincie en de bedrijfseconomische belangen van de vervoerder. De tegengestelde belangen komen bijvoorbeeld tot uiting in het feit dat de vervoerder vooral omzetgroei wil (ongeacht het aantal reizigers) terwijl de provincie juist reizigersgroei wil. Het succes van het openbaar vervoer is afhankelijk van de kwaliteit die de vervoerder levert. We willen een aantrekkelijke opdrachtgever zijn voor de vervoerders. Dit levert meer en betere aanbiedingen op. We organiseren de aanbesteding en het concessiebeheer zodanig dat de vervoerders in staat zijn hun bedrijfseconomische doelstellingen te realiseren.

### 6.1 Optimale concessieduur en concessieomvang

#### *Concessieomvang*

We hebben momenteel 4 concessies voor het streekvervoer (zie bijgevoegde kaart). In juni 2005 hebben gedeputeerde staten besloten dit terug te brengen naar twee: Utrecht Oost en Utrecht West. De reden hiervoor is dat deze twee gebieden vervoerkundig samenhangen. Het scholierenvervoer maakt in de hele provincie onderdeel uit van de concessieverlening. Het bedrijfsvervoer maakt in principe geen onderdeel uit van de concessieverlening. Het is mogelijk dat als gevolg van gemeentelijk herindelingen en gemeenten die niet meer bij het BRU horen, er een herverdeling van lijnen plaats vindt. Deze herverdeling vindt plaats in goed overleg met het BRU.

Momenteel hebben we de bevoegdheden voor het stadsvervoer gedelegeerd aan Amersfoort. Op dit moment loopt een apart traject waarin een besluit wordt genomen op welke wijze dit voor de volgende concessieperiode wordt voortgezet.

De concessies voor de regiotaxi worden niet samengevoegd met het streekvervoer. Reden hiervan is dat het streekvervoer en het CVV heel verschillende markten kent qua vervoerders. Bij het CVV is het aantal aanbieders aanmerkelijk groter dan bij het streekvervoer, dit zorgt doorgaans voor scherpe inschrijvingen. Gezien de geheel verschillende vervoersmarkten en aanbieders zal het nadeel van gezamenlijk aanbesteden groter zijn dan het voordeel.

Momenteel werken we bij het CVV nauw samen met gemeenten. Zij zijn mede-opdrachtgever. In de toekomst zetten we deze manier van werken voort.

#### *Concessieduur*

De huidige concessieduur verschilt per concessiegebied. Voor de nieuwe concessieperiode hanteren één termijn voor alle concessies, te weten 8 jaar. Dit is de langst mogelijke periode conform de Wet Personenvervoer 2000. Een lange concessieduur maakt het voor de vervoerders aantrekkelijker om te investeren in productontwikkeling en promotie. We hanteren geen mogelijkheid tot verlengen. Dit heeft geen toegevoegde waarde: er is altijd de mogelijkheid om bij niet nagekomen afspraken het contract te ontbinden.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

De concessie voor de regiotaxi wordt niet samengevoegd met de concessie voor het streekvervoer.

De provincie voegt de vier concessiegebieden voor het streekvervoer samen tot twee.

De provincie hanteert een concessieperiode van acht jaar.

#### UITWERKING IN EEN ANDER KADER

Het nu geldende delegatiebesluit over de stadsdienst Amersfoort wordt op dit moment geëvalueerd. De resultaten worden in de concessieverlening meegenomen.

## 6.2 Afspraken over opbrengstverantwoordelijkheid

### 6.2.1 Beloning van de vervoerder

De beloning van de vervoerder voor zijn prestaties voor het streekvervoer is momenteel opgebouwd uit:

- de subsidie;
- de reizigeropbrengsten;
- een bonusuitkering.

Het regiotaxibedrijf krijgt een vaste vergoeding per reiziger en per zone. Gemeenten betalen de vergoedingen voor reizigers met een WVG indicatie. Wij betalen de vergoeding voor de overige reizigers als zijnde de ov-reizigers.



### 6.2.2 Subsidie

#### *Streekvervoer*

De subsidie is gebaseerd op kosten voor de exploitatie met aftrek van verwachte reizigersopbrengsten. De afspraken over de vergoeding van de kosten verschilt nu per vervoerder. In de toekomst hanteren we één methodiek. Uitgangspunt hierbij is dat eenmalig, bij de aanbestedingen, een vergoeding voor de kosten wordt vastgesteld. Er kunnen wel verschillende tarieven voor bijvoorbeeld spits en dal worden afgesproken. Verbeteringen in de bedrijfsvoering gedurende de concessieperiode komen ten goede van de vervoerder. Dit draagt bij aan een gezond ondernemersklimaat, omdat we geen bemoeienis hebben met de bedrijfsvoering. De hoogte van deze subsidiepremie is een resultaat van de aanbestedingen en wordt nu niet verder uitgewerkt.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

De provincie stelt per concessie eenmalig een vaste subsidie vast. De vervoerder krijgt geen aanvullingen voor tegenvallers en wordt niet gekort op meevallers in de kosten.

### 6.2.3 Reizigersopbrengsten

#### *Streekvervoer*

De reizigersopbrengsten zijn een belangrijke inkomstenbron voor de vervoerder. Bij het streekvervoer is de vervoerder momenteel volledig verantwoordelijk voor opbrengst. Dit betekent dat extra opbrengsten door reizigersgroei voor de vervoerder zijn. Daar staat tegenover dat de vervoerder hiermee ook het risico voor tegenvallende opbrengsten volledig draagt.

#### *Regiotaxi*

Voor de regiotaxi hebben we wel een financieel risico, doordat de vervoerder een bijdrage per reiziger krijgt. Als het aantal reizigers toeneemt, nemen ook onze kosten toe. Ook in de toekomst hanteren we dit principe.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

De vervoerder is verantwoordelijk voor de opbrengsten.

### 6.3 Sturen met bonus

Financiën zijn een belangrijk instrument om de vervoerder aan te sturen. We hebben meer mogelijkheden om te sturen op kwaliteit van de uitvoering naarmate wij de beloning van de vervoerder meer afhankelijk maken van de prestaties. Daar staat tegenover dat we ruimte moeten hebben voor financiële flexibiliteit: we weten van tevoren niet exact hoeveel geld we daadwerkelijk zullen uitgeven. Op dit moment hebben we een licht sturende rol naar de vervoerders. Dit betekent dat wij weinig instrumenten inzetten om de vervoerder te prikkelen tot het gewenste gedrag.

In de toekomst willen we de vervoerder actiever aansturen. Dit betekent dat wij in de concessievoorschriften duidelijk formuleren waar wij op willen sturen: bijvoorbeeld reizigersgroei, kwaliteit bussen en klantvriendelijkheid. We keren geen bonus uit voor extra reizigers, omdat de vervoerder hiervoor al beloond wordt doordat zij de reizigersopbrengst krijgen. Er is hierbij echter wel sprake van een dilemma, omdat reizigersgroei niet altijd interessant voor de vervoerder hoeft te zijn, omdat zij bijvoorbeeld veel extra kosten moeten maken door inzet van extra materieel, waardoor er geen sprake is van omzetgroei.

We hebben inmiddels al een stap in deze richting gezet door in de huidige concessies voor een aantal aspecten een bonussysteem in te voeren. Wij willen hierin nog een stap verder gaan. In de concessieverlening worden afspraken gemaakt of eisen gesteld aan de uitvoering van het vervoer. Deze eisen aan bijvoorbeeld stiptheid, uitval van ritten, worden duidelijk omschreven. Een deel van de bijdrage aan de vervoerder (max. 5%) wordt voorwaardelijk uitgekeerd. Dat wil zeggen dat dit deel van de bijdrage wordt uitgekeerd als de uitvoering volgens de gemaakte afspraken plaats heeft gevonden. Daarboven op kan de vervoerder een bonus verdienen door het realiseren van een aantoonbaar hogere klantenwaardering (bijvoorbeeld 10% hogere klantenwaardering ten opzichte van het basisjaar). De hoogte van deze bonus is maximaal 4% van de provinciale bijdrage. Deze 4 % is gebaseerd op de verwachting dat een dergelijke bonus voor de vervoerder interessant genoeg is. Omdat de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is, zal er geen bonus uitgekeerd op basis van reizigersaantallen.

Om zowel de uitkering van de voorwaardelijke bijdrage als de uitkering van de bonus te kunnen verantwoorden zal een monitoringssysteem opgezet moeten worden.

t.o.v. een te meten basisjaar.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

Door middel van een voorwaardelijk provinciale bijdrage en een bonus stuurt de provincie op de kwaliteit van de uitvoering. De hoogte van de voorwaardelijke uitkering is maximaal 5 % van de provinciale bijdrage. De bonus is gemaximeerd op 4 % van de provinciale bijdrage.

De provincie is bereid flexibiliteit in haar begroting op te nemen om op deze wijze te kunnen sturen.

## 6.4 Verantwoordelijkheid voor productontwikkeling

Onder productontwikkeling verstaan we het ontwerpen van het netwerk en nieuwe vervoersconcepten. Onder dit laatste valt bijvoorbeeld materieel en serviceverlening. Voor de productontwikkeling maken we onderscheid tussen de afspraken over het product die meteen aan het begin van de concessieperiode in voorschriften worden vastgelegd en de productontwikkeling gedurende de concessieperiode. Dit heeft te maken met de mogelijkheid voor de vervoerder om haar investeringen terug te verdienen. We willen voor de productontwikkeling zoveel mogelijk gebruik maken van de kennis van de vervoerder. Wij willen wel de garantie dat de door haar gewenste doelstellingen voor het openbaar vervoer worden gehaald en daarom zelf invloed houden op de productontwikkeling. We moeten daarom een afweging maken tussen strikt voorschrijven van eisen; de productontwikkeling ligt dan bij ons en vrijheid aan de vervoerder voor de productontwikkeling.

### 6.4.1 Productontwikkeling bij aanvang concessieperiode

Voor de concessievoorschriften hanteren we de volgende uitgangspunten voor wat betreft de vrijheid van de vervoerder:

- netwerk: de provincie schrijft 80% van het netwerk voor en formuleert circa 20% van het netwerk of de frequenties voor als wens;
- comfort en kwaliteit: de provincie schrijft de minimale gewenste kwaliteitseisen voor, de vervoerder kan dit verder aanvullen;
- sociale veiligheid: de provincie formuleert uitsluitend doelen en geen productvoorschriften (dus wat we willen bereiken en niet hoe);
- toegankelijkheid: de provincie formuleert minimale gewenste kwaliteitseisen voor, de vervoerder kan dit verder aanvullen;
- milieu: de provincie formuleert uitsluitend doelen en geen systeemeisen (dit betekent bijvoorbeeld dat de provincie de maximale uitstoot voorschrijft, maar niet of het aardgasbus of dieselbus met roetfilter moet zijn).

#### WAT BETEKENT DIT IN DE PRAKTIJK

De provincie wil graag een deel van de productontwikkeling bij de vervoer laten. De provincie wil ook een goede prijs voor het product. Door bij de aanbesteding een bepaalde mate van vrijheid te geven aan de vervoerder wordt hieraan voldaan. Dit betekent ook dat de provincie vooraf niet volledig zicht heeft op het product dat geboden gaat worden. De minimum eisen die de provincie stelt worden wel gerealiseerd maar de verdere invulling hangt van de exploitatieve mogelijkheden van de vervoerder, de financiële ruimte die de provincie geeft en de inventiviteit van de vervoerder.

Zie ook hoofdstuk 7.

#### 6.4.2 Productontwikkeling tijdens de concessieperiode

We vinden het belangrijk dat de productontwikkeling gedurende de concessieperiode doorgaat. Dit is nodig omdat de vervoersvraag en de technologieën gedurende de concessieperiode kunnen veranderen. Productontwikkeling is noodzakelijk om de doelstellingen te behalen. In de concessievoorschriften moeten daarom voldoende ruimte zijn om van af te wijken om nieuwe producten aan te bieden of bestaande te wijzigen. Voor de vervoerder is productontwikkeling interessant als zij de investeringskosten gedurende de concessieperiode kunnen terugverdienen. Aan het eind van de concessieperiode is productontwikkeling daarom minder interessant. We willen hierin toch continuïteit

##### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

De provincie legt de producteisen voor een deel vast in de concessievoorschriften, maar laat daarnaast ruimte voor de vervoerder om naar eigen inzicht diensten aan te bieden.

De provincie subsidieert productontwikkeling voor zover dit lange termijn investeringen betreft.

De provincie biedt ruimte om voor experimenten van de besteisen af te wijken.

#### 6.5 Verantwoordelijkheid voor promotie

Naast het product is promotie een belangrijk instrument om de doelstellingen voor het openbaar vervoer te realiseren. Zowel voor het streekvervoer als voor het aanvullende regiotaxisysteem geldt dat we nu al een goed product levert. Door imagoverbetering: de beeldvorming bij (potentiële) reizigers in overeenstemming te brengen met de werkelijkheid, kunnen nieuwe reizigers getrokken worden. Ook bij toekomstige productverbeteringen is promotie belangrijk: mensen moeten wel op de hoogte worden gebracht van deze verbeteringen. In deze paragraaf geven we de strategische uitgangspunten voor de promotie.

##### *Rol provincie en vervoerder*

Voor de rolverdeling tussen ons en de vervoerder spelen de volgende overwegingen mee:

- uniformiteit: afstemming van marketingactiviteiten van verschillende vervoerders in één gebied;
- ongewenste concurrentie: marketingactiviteiten kunnen concurreren met bijvoorbeeld de fiets;
- onrendabele of minder rendabele investeringen: maatregelen die niet leiden tot meer opbrengsten binnen de concessieperiode of tot minder tastbaar resultaat leiden (zoals imago).

Om uniformiteit te garanderen en ongewenste concurrentie te voorkomen willen we de regie voeren over promotieactiviteiten. We stellen een lange termijn promotiestrategie op, bij voorkeur in samenwerking met andere vervoerautoriteiten. De promotieactiviteiten van de vervoerder moeten binnen deze strategie passen.

Voor de uitvoering van promotieactiviteiten die niet bijdragen aan de doelstellingen van de vervoerder, maar wel aan die van ons stellen we geld beschikbaar. We voeren ofwel zelf promotieactiviteiten uit of verstrekken subsidies aan vervoerder. Hierbij hanteren we het volgende uitgangspunt:

- het betreft promotieactiviteiten die niet uitsluitend gericht zijn op winstmaximalisatie;
- het betreft promotieactiviteiten die pas in de volgende concessieperiode effect hebben, dit speelt met name aan het einde van de concessieperiode.

Dit sluit aan bij het plan 'verbetering imago openbaar vervoer' dat de vervoerders gezamenlijk hebben gemaakt voor de periode 2006-2008.

#### WAT BETEKENT DIT IN DE PRAKTIJK?

De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor een lange termijn promotiestrategie en wil een positieve uitstraling van het openbaar vervoer. Door dit in één hand te houden kan bijvoorbeeld één huisstijl gehanteerd worden. Dit bevordert de herkenbaarheid bij de reiziger en daarmee het effect van promotieactiviteiten. De provincie stelt de strategie zelf op en besteedt de uitvoering vervolgens uit aan derden. Dit kan de rijdende vervoerder zijn, maar dit kunnen ook anderen zijn. Vervoerders zijn vrij om daarnaast eigen promotieactiviteiten uit te voeren. Dit kan echter alleen na goedkeuring van de ov-autoriteit en onder de voorwaarde dat ze binnen de promotiestrategie passen.

Een voorbeeld van goede afstemming en samenwerking is het ontwikkelen van reizigersinformatie voor de haltes. Samen met Bestuur Regio Utrecht is hiervoor één huisstijl ontwikkeld.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING

De provincie is bereid zelf te investeren in promotieactiviteiten, voor zover dit activiteiten zijn die niet uitsluitend gericht zijn op winstmaximalisatie of waarbij de te verwachten opbrengsten buiten de concessieperiode liggen;

De provincie is zelf verantwoordelijk voor de promotiestrategie, hierin worden de randvoorwaarden vastgelegd, bij voorkeur samen met andere vervoerautoriteiten.

## 6.6 Relatie met ander overheden en belanghebbenden

### *Gemeenten*

Gemeenten hebben op de volgende manieren te maken met het openbaar vervoer:

- zij zijn wegbeheerder van de infrastructuur waar de bussen gebruik van maken;
- zij zijn een vragende partij met eigen wensen ten aanzien van het openbaar vervoer;
- zij hebben kennis van de lokale vervoermarkt;
- zij hebben via de ruimtelijke ordening invloed op het gebruik van het openbaar vervoer.

Op dit moment zijn gemeenten nauwelijks betrokken bij het openbaar vervoer. We hebben momenteel weinig contact met gemeenten over het openbaar vervoer. We willen de gemeenten meer betrekken bij het openbaar vervoer. Dit moet leiden tot een beter product. We willen de gemeenten op de volgende manier meer bij het openbaar vervoer betrekken:

- intensiveren van overleg met gemeenten over hun rol als wegbeheerder en RO-verantwoordelijke;
- gemeenten de mogelijkheid bieden om wensen te realiseren door zelf mee te betalen.

Hierbij zijn nog wel twee aandachtspunten:

- door verschillende afspraken tussen gemeenten kan er onduidelijkheid ontstaan voor reizigers;
- het waarborgen dat de gemeenten de gehele periode hun financiële bijdrage leveren.

We willen de komende jaren ervaring op gaan doen met het sluiten van een convenant met enkele gemeenten waarin heldere afspraken worden gemaakt over de inspanningen die beide partijen de komende jaren gaan doen.

Wij willen de relatie met de andere gemeenten vormgeven door tijdens het opstellen van de het programma van eisen voor de komende concessieverlening met de gemeenten het pakket aan eisen en wensen door te nemen. Daarbij zal ook duidelijk gemaakt moeten worden op welke wijze de aanbesteding plaats vindt en wat dat kan betekenen voor het uiteindelijke aanbod van openbaar vervoer. De provincie biedt de gemeenten de mogelijkheid om, onder voorwaarde van medefinanciering, aanvullende wensen op te nemen. Medefinanciering kan niet in de vorm van infrastructuur.

In de uitwerking van het tarievenbeleid onderzoeken wij de mogelijkheden om aan gemeenten ruimte te geven voor eigen initiatieven.

#### **KADER VOOR CONCESSIEVERLENING**

De gemeenten krijgen in de voorbereidende fase van de concessieverlening de gelegenheid mee te denken over eisen en wensen voor het openbaar vervoer. Onder voorwaarde van medefinanciering kunnen extra wensen in het pakket worden opgenomen.

De provincie wil met een aantal gemeenten ervaring opdoen met het sluiten van convenant over de inspanningen voor het openbaar vervoer.

*Reizigers, bedrijven en instellingen*

Het openbaar vervoer rijdt voor de reizigers! Het is dus belangrijk te weten wat de reizigers vinden van het openbaar vervoer en hen mee te laten denken in de ontwikkeling ervan. Dit geldt ook voor bedrijven en instellingen die hun eigen wensen kunnen hebben voor het openbaar vervoer. We betrekken deze partijen daarom actief bij de aanbestedingen. Daarnaast bieden we deze partijen de mogelijkheid, evenals de gemeenten, om eigen wensen te realiseren door medefinanciering. Een voorbeeld hiervan bedrijfsvervoer. Bij wensen van bedrijven staat de vraag centraal of dit binnen het openbaar-vervoernetwerk past of extra wensen betreft, die bedrijven zelf betalen. De reizigers, bedrijven en instellingen zijn georganiseerd in het Consumentenplatform/ROCOV-Utrecht. Dit platform krijgt een prominente plaats in de procedure voor de aanbesteding. De provincie overweegt om de reizigers bij het opstellen van het programma van eisen via Internet mee te laten spreken.

**KADER VOOR CONCESSIEVERLENING**

Het consumentenplatform wordt betrokken bij de concessieverlening om op die manier de betrokkenheid van andere partijen te vergroten en kennis maximaal te benutten.

De provincie overweegt om ook de reizigers nog (via Internet) mee te laten spreken over het programma van eisen.

*Andere vervoerautoriteiten*

We hebben met andere vervoerautoriteiten te maken doordat het vervoersnetwerk over de grenzen van de concessiegebieden heen gaat. We streven een zo eenduidig mogelijk product voor de reiziger na. Verder willen we in de uitvoering nauw samenwerken met andere vervoerautoriteiten. Dit werken we in de volgende paragraaf nader uit.

**6.7 Organisatorische voorwaarden**

Om de uitgangspunten uit de vorige paragrafen te kunnen realiseren moet de provinciale organisatie aan bepaalde eisen voldoen. Uit de vorige paragrafen blijkt dat:

- we voor een deel zelf verantwoordelijk zijn voor productontwikkeling en promotie van het openbaar vervoer;
- we de vervoerder actiever sturen op resultaten;
- hiervoor een bonus-malussysteem te hanteren;
- we goede randvoorwaarden op het gebied van weginfrastructuur en haltes garanderen.

Dit betekent dat we over voldoende middelen, kennis en menskracht moeten beschikken om hier uitvoering aan te geven. Noodzakelijk is:

- gedegen kennis van het openbaar-vervoerproduct, om invulling te geven aan de product-ontwikkeling;
- een goed monitorsysteem en kennis van monitoring, het toekennen van bonus-malus eist een betrouwbaar en volledig monitorsysteem;
- voldoende concessiebeheerders;
- deskundigen op het gebied van aanbestedingen.

De concessieomvang in de provincie Utrecht is klein. Samenwerking in met andere vervoerautoriteiten levert schaalvoordelen op, waardoor efficiënter gewerkt kan worden. Wij streven op de lange termijn één vervoerautoriteit na op regionaal of randstedelijk niveau. Het realiseren van deze vervoerautoriteit zal naar verwachting na 2008; na het verlenen van de nieuwe concessies plaatsvinden. Wij willen ook op de korte termijn samenwerken met andere vervoerautoriteiten. Samenwerking bevordert de kennisuitwisseling en daarmee de kwaliteit van de uitvoering. We willen bij daarom samen met andere openbaar-vervoerautoriteiten een bureau inrichten die de uitvoering van de aanbestedingen, de monitoring en het concessiebeheer ter hand nemen. De samenwerkende overheden hoeven niet vervoerkundig samen te hangen. De samenwerking is gericht op de uitvoering. De samenwerking is niet gericht op het ontwikkelen van gezamenlijk beleid. We blijven dit zelf ontwikkelen.

**UITWERKING IN EEN ANDER KADER:**

De provincie richt samen met andere openbaar-vervoerautoriteiten een bureau op voor *de uitvoering* van het openbaar-vervoerbeleid (dat wil zeggen aanbestedingen, concessiebeheer en monitoring);



## 7 Vertaling van de ambities in kosten

In de vorige hoofdstukken zijn keuzes gemaakt over de wijze waarop de aanbesteding zal worden ingericht en de doelstellingen die de provincie hiermee heeft. Tevens is aangegeven met welke maatregelen de provincie de kwaliteit van het openbaar vervoer wil verbeteren. Een deel van de maatregelen wordt in aparte trajecten uitgewerkt en worden ook apart van een dekkingsvoorstel voorzien. Een aantal maatregelen worden in de aanbestedingprocedure meegenomen. Het ramen van de totale kosten van maatregelen en netwerk is lastig, immers pas na de aanbesteding is duidelijk wat het gevraagde gaat kosten. De wijze van aanbesteding heeft invloed op het benodigde budget. Hierbij zijn twee uitersten denkbaar:

- in de concessievoorschriften kunnen we het budget aangeven, de vervoerder geeft in zijn offerte aan wat hij hiervoor kan bieden;
- in de concessievoorschriften kunnen we kwaliteitseisen aangeven, de vervoerder geeft in zijn offerte aan wat zijn prijs is.

Wij kiezen voor een combinatie van kwaliteit en prijs. Dit betekent dat wij in de aanbestedingsprocedure ruimte laten aan de vervoerder om voor een deel zelf invulling te geven aan de kwaliteit. In de afweging is de prijs/kwaliteit verhouding leidend.

### 7.1 Ruimte voor de vervoerder en beperkt risico voor de opdrachtverlener

De kosten van de totale concessie worden hoofdzakelijk bepaald door de te rijden routes en frequenties.

De provincie denkt een optimum in ruimte voor de vervoerder en beperkt risico voor de opdrachtverlener te vinden door circa 80 % van het netwerk vast te leggen in eisen en 20% vaste te leggen in wensen. En tegelijkertijd een maximumbudget aan te geven. De eisen worden gerealiseerd en de wensen zijn afhankelijk van de mogelijkheden die de aanbesteding financieel biedt. Het risico is dus gelegen in het feit dat de wensen niet gerealiseerd gaan worden.

De wijze waarop we de eisen en wensen definiëren is als volgt.

#### *Eisen*

Op trajecten waar sprake is van een belangrijke (verbindende) functie hebben stellen we de volgende minimum frequentie-eisen (zie tabel 7.1).

uurblok <sup>1</sup> >	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
werkdag	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
zaterdag		1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
zondag					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Tabel 7.1: Minimum frequentie-eisen op trajecten met belangrijke functie

<sup>1</sup> Uurblok: Onder bijvoorbeeld uurblok '07' wordt de periode 07.00-07.59 uur verstaan.

Op trajecten die een meer ontsluitende functie hebben stellen we de volgende minimum frequentie-eisen (zie tabel 7.2).

uurblok >	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
werkdag	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
zaterdag			1	1	1	1	1	1	1	1	1						
zondag																	

Tabel 7.2: Minimum frequentie-eisen op trajecten met ontsluitende functie

De frequentie-eisen aan spitslijnen is een 30'-dienst alleen in de spitsrichting in een zelf gekozen exploitatieperiode, doch minimaal twee ritten per dag per richting.

Voor de stadsdienst Amersfoort gaan wij uit van tabel 7.3 als het minimum voorzieningenniveau waarbij ook moet worden gesteld dat als de huidige vraag hiervoor aanleiding is, uitzonderingen naar boven en naar beneden als eis mogelijk moeten blijven.

uurblok <sup>2</sup> >	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
werkdag	1	4	4	2	2	2	2	2	2	2	3	4	2	1	1	1	1	1
zaterdag		1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
zondag					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Tabel 7.3: Minimumvoorzieningenniveau voor Stadsdienst Amersfoort

#### Vergelijking eisen met het huidige net

Het huidige streek- en stadsvervoernet voldoet voor het overgrote deel aan deze eisen. In een enkel geval zal er sprake zijn van een rit meer of een rit minder in bijvoorbeeld de avonduren. De bovenstaande tabellen zijn richtinggevend. Toch zullen er uitzondering op de regel blijven. De huidige lijn 1 in Amersfoort is een voorbeeld van een lijn waar op grond van de vervoervraag wellicht een lagere eis zal worden gesteld dan in de tabel is weergegeven (geen 4 ritten maar 2 ritten in de spits). In het programma van eisen, dat nog ter besluitvorming zal worden voorgelegd, worden de trajecten met naam en toenaam genoemd en worden eventuele afwijking aangegeven. De vervoerder kan in haar aanbod ook, gemotiveerd, een voorstel voor een afwijking van een frequentie-eis doen.

<sup>2</sup> Uurblok: Onder bijvoorbeeld uurblok '07' wordt de periode 07.00–07.59 uur verstaan.

### *Wensen*

De wensen worden gedefinieerd als het rijden van een hogere frequentie dan bij de eisen is genoemd. Daarbij wordt specifiek aandacht gevraagd voor de trajecten en verbindingen waar het openbaar vervoer bij mobiliteitsknelpunten een alternatief kan zijn voor de auto.

#### KADER VOOR CONCESSIEVERLENING:

Voor alle *trajecten* wordt een minimumfrequentie vastgelegd als eis in de aanbesteding. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in trajecten met een verbindende functie en trajecten met een ontsluitende functie. Deze worden bepaald aan de hand van de gebiedsprofielen en de huidige vraag. Als wens wordt het rijden met een hogere frequentie op trajecten en verbindingen waar het openbaar vervoer bij mobiliteitsknelpunten een alternatief kan zijn voor de auto.

De routes en werkelijke frequentie die in de nieuwe concessieperiode gereden worden kunnen dus afwijken van de huidige situatie! Dit is inherent aan de wijze waarop de provincie de rol als opdrachtverlener van het openbaar vervoer wil invullen.

## 7.2 De ambities: een wens of een eis?

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven welke ambities wij voor de korte termijn voor ogen hebben. Deze ambities hebben betrekking op:

- ontsluiten nieuwe woongebieden;
- realiseren nieuwe of extra spitsverbindingen;
- hogere frequenties op verbindende lijnen;
- 'schoon' materieel;
- promotie en marketing;
- reizigersinformatie;
- kwaliteit van de uitvoering via bonus (en malus);
- sociale veiligheid;
- toegankelijk materieel.

In de aanbesteding zullen we moeten definiëren of deze ambities als een eis of een wens worden gerealiseerd. Als wens betekent dat de realisatie afhankelijk is van het beschikbare budget. De afweging hoe 20% van het budget wordt ingezet wordt grotendeels bij de vervoerder gelaten. Exploitatieve afwegingen kunnen dan boven de bijdrage aan de provinciale doelstelling worden gesteld. Als eis betekent dat het daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden maar dat het totale budget dan wel verhoogd moet worden omdat anders het voorzieningenniveau achteruit kan gaan.

*Ontsluiting nieuwe woongebieden*

Voor deze ambitie geldt de discussie eis of wens iets minder. Onsluiten van nieuwe woongebieden met een goede kwaliteit is immers noodzakelijk. Opnemen als eis is daarom noodzakelijk. De grootste kostenpost is de verbindingen naar Vathorst. Dit zal uiteindelijk een wijk zijn met rond de 30.000 inwoners. Uitgegaan wordt van uitbreiding met een lijn naar Amersfoort Centraal en een lokale lijn binnen Vathorst. De verwachting is dat in 2012 een nieuw deel van de wijk wordt gerealiseerd dat een eigen nieuwe buslijn rechtvaardigt.

Hier geven wij het totaalbeeld voor alle lijnen.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vathorst	1.200	1.200	1.200	1.200	2.200	2.200	2.200	2.200
Woerden-west	200	200	200	200	200	200	200	200
Veenendaal-oost	200	200	200	200	200	200	200	200
totale kosten	1.600	1.600	1.600	1.600	2.600	2.600	2.600	2.600

Extra kosten in euro \*1.000

*Realiseren nieuwe of extra spitsverbindingen*

Het betreft hier de spitsverbindingen die kansrijke genoeg zijn om te realiseren of te versterken. Voor deze verbindingen geldt dat na een bepaalde periode een evaluatie moet plaatsvinden. Er is uitgegaan van het verbeteren of vernieuwen van 6 verbindingen met in beide spitsen enkele ritten. Het is ook mogelijk om te kiezen voor minder verbindingen met meer ritten. Uitwerken zal de komende maanden plaatsvinden.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
spitslijnen versterken of vernieuwen	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200

Extra kosten in euro \*1.000

*Hogere frequenties op verbindende trajecten*

De kosten hiervan zijn zeer afhankelijk van de hoeveelheid trajecten waar het omgaat. De kosten voor frequentieverhoging zijn hoog. Voor een enkel traject een frequentieverdubbeling betekent al snel hoge investering. Voor deze trajecten geldt ook dat de vervoerder maximaal inzicht heeft in de haalbaarheid en effectiviteit van de hogere frequenties. Voor een groot deel zit dit reeds verweven in de eisen. Wij stellen u dan ook voor dit niet als een eis mee te nemen maar in het wensenpakket op te nemen. In de voorbereiding van de aanbesteding en het programma van eisen kunnen enkele trajecten waar frequentieverhoging wenselijk zou zijn met naam genoemd worden.

*'Schoon' materieel*

Deze maatregel draagt bij aan verschillende doelstellingen en is relatief eenvoudig te realiseren. Eerdere businesscases elders hebben aangetoond dat onder bepaalde omstandigheden deze maatregel kostenneutraal kan worden ingevoerd. Dit is echter sterk afhankelijk van het aantal bussen dat als milieuvriendelijk wordt vereist en de zwaarte van de norm. Wij stellen u voor op voorhand een bedrag te reserveren en in een businesscase toegespitst op de provinciale situatie dit nader te onderzoeken. Milieuvriendelijk materieel op de stadsdienst Amersfoort zou daarbij als minimum moeten gelden.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
schoon materieel stadsdienst Amers- foort	150	150	150	150	150	150	150	150
schoon materieel overige lijnen	700	700	700	700	700	700	700	700
<b>totale kosten</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>850</b>

Extra kosten in euro \*1.000 (voorlopige bedragen)

Gezien het feit dat aan meerdere doelstelling wordt bijgedragen adviseren wij deze maatregel als eis op te nemen.

#### *Promotie en marketing*

In de huidige openbaar-vervoerbegroting zijn voor imagoverbetering gelden gereserveerd. Wij stellen u voor deze bedragen te continueren om op provinciaal niveau het product openbaar vervoer beter te verkopen en een positief imago mee te geven. Het gaat hier om concessieoverschrijdende promotie en marketing. Initiatieven op lijnniveau worden door de vervoerder bekostigd.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
promotie en Marketing	400	400	400	400	400	400	400	400

Extra kosten in euro \*1.000

#### *Reizigersinformatie*

Wij beschouwen het geven van informatie aan de reizigers primair als een verantwoordelijkheid voor de vervoerder. Op het gebied van innovaties lijken de vervoerders zich in de laatste aanbesteding te willen onderscheiden. Wij beschouwen dit dan ook als een eis. De eis wordt zodanig geformuleerd dat de vervoerder wordt uitgenodigd met creatieve ideeën in te schrijven. Op het gebied van KAR en DRIS (dynamische reisinformatie systemen bij de halte) wordt op dit moment gewerkt aan een project in het kader van nieuwe strategische projecten (BDU).

#### *Kwaliteit van de uitvoering via bonus*

Eerder is gesteld dat de provincie wil werken met een bonus voor de vervoerder als blijkt dat de klanttevredenheid is toegenomen. De malus is in feite een betaling onder voorbehoud. Als alles naar wens verloopt wordt ook de laatste 5% van de provinciale bijdrage uitgekeerd. De bonus is extra op de provinciale bijdrage. Hiervoor is dus een extra reservering in het provinciale budget noodzakelijk. Voor de reservering gaan wij uit van 4% van de huidige provinciale bijdrage. In het onderstaande overzicht is ook een raming van de kosten voor het monitoringssysteem, de basis voor de bonus, opgenomen.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
reservering Bonus voor kwaliteit	700	700	700	700	700	700	700	700
monitoringssysteem	100	100	100	100	100	100	100	100
<b>totaal</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>

Extra kosten in euro \*1.000

*Sociale veiligheid*

Het huidige niveau van sociale veiligheid is goed. Mede dankzij de gedane inspanningen. Tot op heden is dit binnen de concessie als eis geformuleerd maar wordt daar wel jaarlijks een bedrag van € 270.000,- voor beschikbaar gesteld. Wij willen dit continueren.

*Toegankelijk materieel*

Toegankelijkheid van het materieel is een van de eisen die in de concessie wordt gesteld. Gezien de concessietermijn van 8 jaar mag worden verwacht dat de investeringen voor de vervoerder lonend zijn.

### 7.3 Totaal overzicht investering

De provincie werkt al jaren aan een verbetering van het openbaar vervoer. Er is op dit moment sprake van een basiskwaliteit van het openbaar vervoer. Maar de provincie heeft ambities! De zorg voor het openbaar vervoer is al te zien in de huidige begroting waar zaken als promotie en marketing en sociale veiligheid al in geregeld zijn. Ook voor andere projecten zoals reizigersinformatie en toegankelijkheid van de haltes en een deel van de kosten voor openbaar vervoer in nieuwe woongebieden en een deel van de bonus voor kwaliteit zijn al middelen gereserveerd.

Bonus voor kwaliteit
Milieuvriendelijk materieel
Spitslijnen
Nieuwe woongebieden
Basiskwaliteit incl. - Sociale veiligheid - Promotie en marketing

Hogere ambities kosten echter geld. Daarom is extra investeren in het openbaar vervoer nodig. Wij stellen u voor om een extra investering in de kwaliteit van het openbaar vervoer te doen om:

- nieuwe woongebieden tijdig en goed van openbaar vervoer te voorzien (extra bedrag t.o.v. begroting);
- spitslijnen te versterken of vernieuwen;
- het rijden met milieuvriendelijk materieel mogelijk te maken;
- via bonus malus de kwaliteit van de uitvoering te verbeteren (extra bedrag t.o.v. begroting).

De kosten hiervan bedragen:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
nieuwe woongebieden	600	600	600	600	1.600	1.600	1.600	1.600
extra spitslijnen	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
milieuvriendelijk materieel	850	850	850	850	850	850	850	850
bonus voor kwaliteit	415	415	415	415	415	415	415	415
<b>totale kosten</b>	<b>3.065</b>	<b>3.065</b>	<b>3.065</b>	<b>3.065</b>	<b>4.065</b>	<b>4.065</b>	<b>4.065</b>	<b>4.065</b>

Extra kosten in euro \*1.000

## 8 Hoe nu verder

De nieuwe concessie gaat in per 1 december 2008. Met dit document zijn de voorbereidingen voor deze concessieverlening gestart. Hieronder is de verdere procedure weergegeven. Uit dit schema is duidelijk dat er nog enkele beslismomenten in het proces zijn. Het gaat dan om het vaststellen van het programma van eisen, het bestek en de gunning.

In grote lijnen ziet het tijdspad er als volgt uit:

	door	termijn
voorbereidende werkzaamheden en vooroverleg Programma van Eisen	WVV/VBV	september 2006 – december 2006
opstellen programma van eisen	WVV/VBV	januari – april 2007
vrijgeven programma van eisen voor inspraak	GS	april 2007
inspraak gemeenten, consumentenplatform, buur- concessie-verleners	WVV/VBV	mei – september 2007
opstellen bestek	WVV/VBV	september 2007 – november 2007
vaststellen bestek	GS	november 2007
publicatie openbare aankondiging aanbesteding	WVV/VBV	begin December 2007
inschrijvingen	Vervoerders	eind Januari 2008
gunning	GS	maart 2008
behandeling bezwaarschriften	VBV/GS	maart – april 2008
implementatie	VBV/vervoerders	maart 2008 – december 2008
opstellen concessievoorschriften	VBV/vervoerders	mei
vaststellen concessievoorschriften	GS	december 2008
opening	VBV/GS	december 2008





## Bijlage 1: Kernen

### Kleine kernen

