



Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

Datum : 25 november 2008
Uw kenmerk : 2008MME181
Ons kenmerk : 2008INT232802
Contactpersoon : E. Vrielink
E-mail : ellen.vrielink
@provincie-utrecht.nl
Doorkiesnr. : 2092
Bijlage(n) : 3

Onderwerp: Implementatie concessie busvervoer

Voorgestelde behandeling: ter kennisname

Aan Provinciale Staten,

Essentie / samenvatting:

Op basis van het Kader voor Concessieverlening en het Programma van Eisen voor de aanbesteding, die met u besproken zijn, hebben wij op 25 maart jl. de nieuwe concessie voor het busvervoer in de provincie Utrecht aan Connexxion gegund. Na deze gunning is de implementatie van de concessie gestart. Het belangrijkste resultaat daarvan is dat het geoffreerde product van Connexxion bij de start van de concessie op 14-12-2008 gereed is en functioneert volgens afspraak. Tijdens de implementatie is een aantal aanvullende werkzaamheden uitgevoerd. Deze brief heeft tot doel u te informeren over de belangrijkste daarvan.

In de bijgevoegde notitie kunt u lezen welke zaken in de implementatie zijn uitgewerkt.

Bijlages:

1. Notitie implementatie concessie
2. Brief NS: reactie inzake de wijziging buslijnvoering in relatie tot de businesscase Breukelen-Utrecht
3. Brief Connexxion: inwerkingtreding lijn 120 tot Utrecht CS

Gedeputeerde Staten van Utrecht,
De voorzitter, R.C. Robbertsen
De secretaris, drs. H.H. Sietsma



BIJLAGE 1 Notitie Implementatie concessie

1. Resultaat aanbesteding

In februari 2008 heeft de provincie offertes ontvangen op het bestek voor de aanbesteding van het busvervoer. Na beoordeling van de offertes is Connexxion als winnende partij naar voren gekomen. De vervoerconcessie is op 25 maart 2008 aan dit bedrijf gegund. Er zijn geen bezwaarschriften tegen de gunning binnengekomen.

Met de nieuwe concessie zal er 20% meer vervoer geboden worden.

Wat verbetert er o.a. voor de reiziger:

- nieuwe buslijnen:
 - o Mijdrecht - Hilversum (lijn 121)
 - o Oudewater – Woerden (lijn 105)
 - o Ijsselstein – Schoonhoven – Woerden (buurtbus 505)
 - o Woerden, buslijn Waterrijk (lijn 1)
 - o Veenendaal - Zeist (lijn 83)
 - o Doorn – Amersfoort (lijn 82)
 - o Soest – Amersfoort De Isselt – Amersfoort CS (lijn 74)
 - o Veenendaal De Klomp – Veenendaal Oost (buurtbus 513)
 - o Bunschoten - Amersfoort (scholierenlijn 676)
- hogere frequenties bestaande buslijnen:
 - o geen zomerdienstregeling meer stadsdienst Amersfoort;
 - o zomerdienstregeling overige lijnen van 8 naar 6 weken;
 - o Uithoorn – Breukelen (lijn 130)
 - o Schoonhoven – Utrecht (lijn 195)
 - o Woerden – Mijdrecht (lijn 141)
 - o Spitslijnen Leusden/Amersfoort - Utrecht Uithof (lijnen 276, 296, 299)
 - o Doorn - Wageningen (lijn 50)
 - o Amersfoort – Spakenburg (lijn 76)
 - o Diverse lijnen stadsdienst Amersfoort (lijnen 1, 2, 3, 4, 5, 6)
 - o Combinatie lijnen Leusden – Amersfoort (lijnen 77, 78)
 - o Woudenberg – Amersfoort (lijn 80)
- nieuwe bussen
 - o volledig (rolstoel)toegankelijk met elektrische rolstoelplank
 - o milieuvriendelijk (EEV norm)
 - o informatieschermen en halteomroep
 - o allen voorzien van camera's
- geld terug regeling reizigers.
- diverse tariefacties op buslijnen

2. Implementatie

Na de gunning van de concessie is de implementatie van het busvervoer gestart. In deze fase ligt het initiatief vooral bij Connexxion maar is ook de provincie aan zet. Tijdens de implementatie worden voor een aantal kleine en grotere zaken aanvullende afspraken gemaakt met Connexxion. Daarnaast ziet de provincie er in haar rol als opdrachtgever op toe dat Connexxion haar offerte, inclusief planning, nakomt.

Het belangrijkste resultaat van de implementatie is dat het geoffreerde product van Connexxion bij de start van de concessie op 14-12-2008 gereed is en functioneert volgens afspraak. Daartoe dient een flink aantal zaken gereed te zijn:

- nieuw materieel is op tijd geleverd en inzetbaar (incl. logo van de provincie Utrecht);
- er zijn voldoende (opgeleide) chauffeurs;
- informatiesystemen voor het leveren van management informatie zijn op orde;
- klantenservice en ov-winkels zijn ingericht;
- mobiele marketingpunten zijn operationeel;
- algemene folder, lijnfolders, lijnnetkaart zijn op tijd klaar;



- statische en realtime informatie op internet is ingericht;
- er is toegang met PDA tot het internet;
- TFT schermen in de bus zijn ingericht en functioneren;
- automatische halteomroep werkt;
- enz. enz.

Een aantal zaken uit de implementatie verdient specifiek aandacht omdat hier een grotere rol van de provincie, dan wel extra middelen mee gemoeid zijn. Deze notitie informeert u over de belangrijkste onderwerpen waarover met Connexxion tijdens het implementatietraject aanvullende afspraken zijn gemaakt.

Voor wijzigingen in het lijnennet die afwijken van de bestekseisen geldt dat alleen het college van GS bevoegd is de concessievoorschriften aan Connexxion te wijzigen. Wij hebben besloten om de portefeuillehouder Mobiliteit en Economische Zaken mandaat te verlenen om de concessievoorschriften te wijzigen voor het lijnennetwerk tussen Maarsen en Utrecht.

Naar aanleiding van de stakingen deze zomer in het streekvervoer zijn in IPO verband principe-afspraken gemaakt over de indexering vanaf 2009. Dit kan tot gevolg hebben dat met een andere index wordt geïndexeerd dan de index uit de concessievoorschriften. De principe-index die in IPO verband wordt ontwikkeld houdt rekening met reële kostenstijging voor brandstof. De wijziging in indexering heeft mogelijk financiële consequenties. Deze zijn op dit moment echter niet aan te geven. Ten eerste is de principe-index in IPO verband nog niet volledig uitgewerkt en ten tweede is het lastig de hoogte van de indexatie voor de komende jaren te voorspellen. Wij hebben de portefeuillehouder Mobiliteit en Economische Zaken mandaat verleend om de indexering in de concessievoorschriften te mogen wijzigen. De eventuele kosten voor wijziging van de indexering zullen worden gedekt uit de BDU.

De belangrijkste items uit de nieuwe concessie zijn:

Geld-terug-regeling voor reizigers

Vanaf 14 december heeft een reiziger, bij een uitgevallen rit, recht op een vergoeding van € 5,-. Deze regeling is bestemd voor alle reizigers die in het concessiegebied reizen met een Connexxion bus en geconfronteerd worden met een uitgevallen rit. De reiziger heeft recht op een vergoeding als zijn/haar bus uitgevallen is en de volgende bus te laat is. Ter illustratie:

- Uw bus rijdt elke **10** minuten. Als uw bus is uitgevallen en de volgende bus komt pas na **11** minuten heeft u een recht op een vergoeding.
- Uw bus rijdt elke **20** minuten. Als uw bus is uitgevallen en de volgende bus komt pas na **21** minuten heeft u recht op een vergoeding.
- Uw bus rijdt elke **30** minuten. Als uw bus is uitgevallen en de volgende bus komt pas na **31** minuten heeft u recht op een vergoeding.
- Als u langer dan **31** minuten moet wachten heeft u altijd recht op een vergoeding

Als de reiziger langer dan 31 minuten (bovengrens) moet wachten heeft de reiziger altijd recht op een vergoeding.

De vervoerder heeft in eerste instantie een geld-terug-regeling aangeboden met een bovengrens van 61 minuten. Deze bovengrens is, op verzoek van de provincie, verlaagd naar 31 minuten aangezien dit klantvriendelijker wordt geacht. De kosten van de geld-terug-regeling, voor de ritten met een frequentie van meer dan 30 minuten in de dienstregeling die 31 minuten of meer vertraagd zijn (en minder dan 61 minuten), zullen op basis van nacalculatie aan Connexxion worden vergoed.

Reizigersinformatie in de bus en per sms service

De reiziger in de Provincie Utrecht wordt voorzien in zijn behoefte aan reisinformatie via TFT-schermen in de bus. Naast informatie over de volgende haltes en de verwachte aankomsttijd op het eindpunt, worden reizigers via de TFT-schermen ook op de hoogte gehouden van de vertrektijden van aansluitende treinen. Op de TFT-schermen wordt tevens informatie getoond over omleidingen, verstoringen en verwachte dienstregelingswijzigingen.



Per 14 december kan de reiziger een sms ontvangen over actuele vertrektijden van bussen op een bepaalde halte. Door een sms te sturen met het haltenummer (te vinden op de haltepaal) naar het nummer 3669 wordt de reiziger per sms op de hoogte gesteld van de actuele vertrektijd. De reiziger ontvangt dan de actuele vertrektijden van de lijnen van die halte. Het aanvragen van de actuele vertrekinformatie kost de aanvrager € 0,25 per ontvangen bericht.

Invoering van het KAR-systeem

In alle verkeersregelininstallaties waar bussen prioriteit krijgen is dit jaar K(orte)A(fstands)R(adio) ingebouwd. De data die in de boordcomputers van de bussen moeten worden ingelezen, heeft de vervoerder ontvangen en worden thans verwerkt. Volgens planning kan eind november beoordeeld worden of KAR werkt zodat nog voor 14 december onvolkomenheden kunnen worden opgelost. Bij start van de concessie is het KAR-systeem derhalve goed functionerend operationeel.

Invoering van het DRIS-systeem (haltedisplays met actuele vertrektijden)

Met de vervoerder zijn afspraken gemaakt over de aanlevering van de data die nodig is om het D(ynamische)R(eis)I(nformatie)S(yteem) te laten functioneren. Connexxion is al gestart met de aanlevering van de planningsgegevens. Conform de planning van DRIS zullen in januari de benodigde gegevens voorhanden zijn. Testen op dat moment zullen uitwijzen of de data voldoende betrouwbaar is om DRIS in werking te stellen. De uitrol van het systeem is gepland in 2009: busstation Amersfoort in februari, busbaan Vathorst en overige locaties provincie Utrecht vanaf juni.

Vervoerplan: de dienstregeling die wordt gereden

Provincie en Connexxion hebben na de gunning van de OV-concessie intensief overleg gevoerd over het door Connexxion geoffreerde vervoerplan (lees: de dienstregeling per 14 december 2008). De basis hierbij is de ingediende offerte (concept-dienstregeling) van Connexxion geweest.

Het is gebruikelijk dat het vervoerplan wordt aangescherpt en verfijnd. Uiteraard binnen de bestekseisen. Hierbij worden wensen/suggesties van provincie, ROCOV en, in een enkel geval, gemeenten betrokken.

In overleg met betrokkenen zijn de volgende mutaties verricht:

- A. (delen van) ritten die conform bestekseisen (de zogenaamde bijlage 19-ritten van het bestek) wel geboden zouden moeten worden maar niet zijn geoffreerd, zijn aan het vervoerplan toegevoegd. Connexxion heeft aangegeven deze ritten alsnog voor eigen rekening uit te voeren.
- B. (delen van) ritten die conform bestek niet zijn geëist, maar wel zijn gewenst op basis van gezamenlijk vastgestelde vervoerkundige overwegingen zijn ook aan het vervoerplan toegevoegd. Hierbij zijn tevens de ingediende wensen/behoefte van ROCOV en gemeenten betrokken en op hun nut beoordeeld. Indien deze (delen van) ritten niet geboden gaan worden zullen daar naar verwachting wensen/klachten over komen.
- C. (delen van) ritten die door de vervoerder in de offerte wel zijn aangeboden, maar die op basis van het bestek niet worden geëist en vervoerkundig geen meerwaarde hebben, zijn in overleg (provincie-vervoerder) uit het vervoerplan geschrapt.

Het geoffreerde vervoerplan alsmede wijzigingen op het vervoerplan (bovenstaande categorieën A, B en C) zijn op lijn- en ritniveau gedetailleerd beschreven. Deze documenten zijn beschikbaar en op verzoek op te vragen bij de opsteller van dit stuk. Per saldo leiden de vervoerkundige mutaties tot wijziging van het beschikbare budget van 0,04%. (€ 8.243,- per jaar).

Met Connexxion is afgesproken om twee proeven met buslijnen te doen en deze lijnen bij gebleken succes volgend jaar onder te brengen in het vervoerplan 2010. Het gaat om stadslijn Amersfoort (lijn 19) en spitslijn 204 Nieuwegein-Montfoort. Indien geen succes, dan komen deze buslijnen te vervallen.

Milieuvriendelijke bussen

De inschrijvers op de aanbesteding konden met hun offerte extra punten scoren wanneer ze milieuvriendelijke bussen aan zouden bieden. Dit heeft niet geleid tot een aanbod waarbij de bussen op



aardgas gaan rijden. Wel voldoen de bussen allemaal aan de EEV-milieu-eis (Enhanced Environmentally friendly Vehicle). Deze milieu-eis gaat nog een stap verder dan Euro 5, die pas oktober 2009 van kracht wordt, en onderstreept daarmee dat Connexxion op de meest verantwoorde wijze de reizigers gaat vervoeren.

Buslijnnet Breukelen

Om nadelige consequenties voor specifieke groepen reizigers zo veel mogelijk weg te nemen zijn er sinds het besluit van 18 april 2006 inzake de overeenkomst met NS om de doorgaande buslijnen tussen De Ronde Venen/Loenen en Utrecht (lijn 120 en 140) “te knippen” en aan te laten sluiten op de treinen vanuit Breukelen naar Utrecht, de volgende zaken al uitgewerkt:

- aanleg busstation bij Breukelen
- tariefactie 50% korting op buslijnen van/naar station Breukelen
- Frequentieverhoging NS op zaterdag (van 2x/uur naar 4x/uur)
- aanpassing in lijnvoering (lijn 120 na station Breukelen doorrijden naar station Maarssen).

Er is na de CIE MME-vergadering van 2 oktober jl. op verzoek van CIE MME nogmaals bekeken of er verbeteringen kunnen worden doorgevoerd in het lijnnetwerk voor gedupeerde reizigers. Op verzoek zijn drie zaken nader onderzocht:

1. het doortrekken van lijn 140 naar Utrecht CS
2. het doortrekken van lijn 120 naar Utrecht CS
3. het instellen van een scholierenlijn tussen De Ronde Venen en Utrecht-west

ad. 1

Het doortrekken van lijn 140 naar Utrecht is niet wenselijk omdat de reistijdwinst vanuit De Ronde Venen naar Utrecht met een overstap op de trein daar het grootste is. Tevens zal de rijtijd per bus tussen Breukelen en Utrecht via de A2 fors oplopen vanwege grootschalige werkzaamheden aan de westzijde van Utrecht de komende jaren. Daarnaast zijn er weinig haltes die niet meer bediend worden vanwege het aantakken van de buslijn en de kosten voor het doorrijden van de lijn zijn erg hoog (extra kosten Connexxion van ongeveer € 800.000,- per jaar plus een fors hoger oplopend exploitatietekort NS wat gecompenseerd dient te worden). Tevens wordt hiermee de belangrijkste pijler onder de overeenkomst met de NS weggehaald.

NS heeft in haar reactie aangegeven ernstige bezwaren te hebben met het instandhouden (van een deel) van de lijn 140. De reizigers uit lijn 140 dragen voor het grootste deel bij aan de haalbaarheid van de businesscase, waarbij 4 treinritten per uur tussen Breukelen en Utrecht mogelijk zijn. Wanneer de parallelle rechtstreekse buslijn 140 in stand blijft, stappen te weinig reizigers op de trein om deze frequentie overeind te houden. In de bijlage bij deze nota is ter kennisneming de reactie van NS op de buslijnenwijziging in relatie tot de businesscase Breukelen-Utrecht bijgevoegd.

Voor lijn 140 worden derhalve geen aanvullende aanpassingen gedaan.

ad. 2

Voor lijn 120 wordt voorgesteld de directe verbinding A'dam/Loenen/Breukelen – Utrecht CS (via de NS stations Breukelen en Maarssen) te herstellen. Hierover is uitvoerig gesproken met het BRU, NS en Connexxion. Connexxion wil hierin graag meewerken, echter het doorrijden van lijn 120 was helaas technisch niet meer mogelijk per 14 dec. a.s. Alle roosters van chauffeurs en verknopingen van buslijnen zijn volledig uitgewerkt en kunnen op deze korte termijn niet meer worden aangepast (zie brief Connexxion bijlage 3). De aanpassing zal daarom worden doorgevoerd in de eerstvolgende dienstregelingwijziging na 14 dec. Naar verwachting zal dit halverwege 2009 zijn. Tot die tijd zal buslijn 120 rijden tot Maarssen NS. Vanaf Maarssen NS zal Connexxion met lijn 20 naar Utrecht CS gaan rijden. Reizigers die, ondanks de extra reistijd vanuit Loenen/Breukelen, per bus naar Utrecht willen reizen, kunnen overdag (m.u.v. zon- en feestdagen) op halte Maarssen Dorp overstappen op lijn 20. De tijdelijke constructie met lijn 20 beschouwen wij als onwenselijk. Reizigers vinden overstappen onplezierig en zullen dit als overlast ervaren wat het risico met zich meebrengt dat zij niet langer gebruik wensen te maken van het openbaar vervoer op dit traject. Om die reden is er met Connexxion



op directieniveau overleg gepland om het moment waarop de rechtstreekse busverbinding kan worden gerealiseerd zo spoedig mogelijk plaats te laten vinden.

Ten aanzien van lijn 120 heeft NS aangegeven niet gelukkig te zijn met het instandhouden van een lijn via de Amsterdamse Straatweg, maar heeft zij wel begrip voor de wens van de Provincie Utrecht om tegemoet te komen aan de reacties uit Breukelen. Zolang de lijn een sterk ontsluitend karakter heeft en minimaal het huidige aantal haltes behoudt vindt NS het doorrijden met lijn 120 naar Utrecht minder bezwaarlijk. Bij het karakter van de buslijn past in de ogen van de NS dat de buslijn ook NS-station Maarssen aandoet. NS geeft aan niet akkoord te gaan met een variant waarin buslijn 120 station Maarssen overslaat.

Deze aanpassing in het buslijnnet heeft financiële consequenties. Op basis van het aantal dienstregelingsuren dat hiervoor extra nodig is, bedragen de kosten € 290.000 per jaar. (Deze kosten zijn exclusief eventuele versterkingsritten (inzet van extra bussen als reguliere bussen vol zijn) mochten deze nodig zijn.)

ad. 3

Als laatste is bekeken of een specifieke scholierenlijn vanuit De Ronde Venen naar Utrecht-west levensvatbaar is. Dit als alternatief voor reizigers die in de huidige situatie gebruik maken van de bushaltes van lijn 140 aan de Vleutenseweg in Utrecht enstraks een langere reistijd krijgen. Uit onderzoek blijkt dat van de scholen in Utrecht-west (CGU en UNIC) slechts 7 scholieren vanuit De Ronde Venen naar Utrecht reizen. Dit is onvoldoende om een scholierenlijn voor in het leven te roepen. Er zitten meer scholieren in de huidige lijn vanuit De Ronde Venen, maar die hebben geen bestemming bij scholen in Utrecht-west.

Overigens is er in de nieuwe situatie ook een mogelijkheid om met een overstap bij station Utrecht-Zuilen op buslijn 10 van het GVVU naar Utrecht-west te reizen.

Tarieven Breukelen

Een van de bezwaren die reizigers hebben geuit over de aanpassingen van de OV-structuur tussen Breukelen en Utrecht is dat zij ten gevolge van de overstap op de trein duurder uit zullen zijn. Om een indruk te krijgen van de omvang van de groep die duurder uit is en in welke mate deze duurder uit is, heeft NS samen met Provincie Utrecht opdracht gegeven aan adviesbureau Goudappel Coffeng om de groep van huidige busreizigers te analyseren. Voor de analyse is gebruik gemaakt van de datagegevens van reizigersonderzoeken die in 2006 respectievelijk 2007 zijn uitgevoerd op deze lijnen.

Tabel 1: Verdeling kaartsoorten

Kaarttypen	Percentage reizigers lijn 120	Percentage reizigers lijn 140
OV-jaarkaart, studentenkaart	26 %	43 %
Strippenkaarten (alle typen)	40 %	27 %
Abonnementen (alle typen)	34 %	30 %

Vooral op lijn 140 is het aandeel reizigers met een OV-kaart relatief groot. Deze vaste reizigersgroep zal geen financiële nadeel ondervinden van hun snellere reis met de trein. Op lijn 120 rijden relatief veel incidentele reizigers die van de strippenkaart gebruik maken.

Tabel 2: Tariefverschillen

Gemiddelde kostentoename	Lijn 120	Lijn 140
Strippenkaartreizigers (alle typen):		
zonder NS-Voordeelurenkaart	26 %	17 %
met NS-Voordeelurenkaart	6 %	4 %
Abonnementhouders (alle typen):		



Normaal abonnement	45 %	34 %
Trein-bus combi-abonnement	27 %	29 %

Incidentele reizigers, die voor hun reis met lijn 120 of 140 gebruik maken van een strippenkaart, zijn met een overstap op de trein 26 procent, respectievelijk 17 procent duurder uit. Een groot deel van de incidentele reizigers reist na de ochtendspits. Zij kunnen daardoor gebruik maken van de Voordeelurenkaart voor hun treinreis. Wanneer met deze kortingsmogelijkheid wordt gerekend zijn de reizigers met strippenkaart gemiddeld 6 procent respectievelijk 4 procent duurder uit. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de mogelijkheid van een treinretour, die goedkoper is dan twee enkele reizen, en met de voorgenomen tariefactie in de bussen bij Breukelen.

Abonnementhouders krijgen te maken met een grotere reiskostentoename. Vooral reizigers die in Utrecht met de bus verder reizen zullen duurder uit zijn. Voor reizigers die zowel voor- als natransport met de bus afleggen heeft NS ook een speciaal combinatieabonnement. Wanneer hiervan gebruikt wordt gemaakt resteert nog steeds een kostentoename van 27 % op lijn 120 en 29 % op lijn 140. Deze kostentoename is met name het gevolg van de scholieren, die ongeveer de helft van de abonnementhouders uitmaken. Scholieren kunnen minder profiteren van de tariefvoordelen van het combinatieabonnement. De NS heeft aangegeven geen mogelijkheden te zien voor een financiële tegemoetkoming aan de groep scholieren.

Voor reizigers op lijn 120 blijft het busalternatief bestaan, waardoor zij niet duurder uit hoeven zijn. Reizigers uit lijn 140 kunnen, door de aansluiting in Breukelen eveneens van dit busalternatief gebruik maken. Regelmatige reizigers zullen door de trein duurder uitzijn voor hun dagelijkse reis naar Utrecht. Maar vooral voor reizigers uit lijn 140 staat daar een aanzienlijk snellere verbinding tegenover.

De ‘half geld’- tariefactie die de provincie wil doorvoeren op de Connexxionlijnen 120 en 130 heeft een gunstig effect op de tarieven van alle reizigers. Gemiddeld genomen zijn alle reizigers zonder tariefacties 23 procent duurder uit. Met de tariefactie wordt voor deze reizigers de tariefstijging op lijn 120 beperkt tot gemiddeld 19 procent en voor lijn 140 gemiddeld 12 procent.

In het onderzoek geeft Goudappel Coffeng als mogelijke oplossing aan om de tram/buskaarten ook toe te laten in de trein, al dan niet met een extra toeslag. Op korte termijn is tariefintegratie niet haalbaar. De diverse opbouw van verschillende tariefsystemen tussen bus en trein maken de integratie zeer gecompliceerd. Bovendien voelt NS zich gebonden aan een landelijk netwerk, waardoor weinig draagvlak bestaat voor het maken van regionale tariefafspraken op een gedeelte van het kernnet spoor. Voor de langere termijn is het echter waardevol om te onderzoeken of binnen het gehele vervoergebied van Randstadspoor tariefintegratie tussen bus en trein mogelijk is.

Tariefacties

In het Uitvoeringsprogramma is onder andere de uitvoering van ‘gerichte tariefacties’ opgenomen. In het bestek voor de OV-concessie is als eis opgenomen dat inschrijvende partijen gerichte tariefacties moeten aanbieden. Samen met de openbaar vervoer beleidsuitgangspunten (SMPU) wordt hiermee invulling gegeven aan de wens het openbaar vervoer te bevorderen. Connexxion heeft de aanbesteding gewonnen en heeft, conform bestek, invulling gegeven aan gerichte tariefacties in het openbaar busvervoer.

In het bestek is opgenomen dat de vervoerder tariefacties moet offren voor de periode 2009 t/m 2011. In overleg met de provincie zijn de voorstellen van Connexxion verder aangescherpt en bijgesteld. Een aantal gerichte tariefacties zijn hiervan het resultaat.

Het voorstel voor de tariefacties hebben GS op 21 oktober 2008 jl. goedgekeurd (zie paragraaf eerdere besluiten).

Op 17 november 2008 bent u geïnformeerd middels een statenbrief.

3. Eerdere besluiten

21-10-2008: GS: vaststellen gerichte tariefacties in het openbaar vervoer.



19-08-2008: GS: goedkeuring tariefactie Breukelen en uitbreiden NS frequentie Breukelen-Utrecht op zaterdag.

25-03-2008: GS: concessieverlening aan Connexxion

30-10-2007: GS: vaststellen Bestek

02-10-2007: GS: vaststellen Programma van Eisen

10-04-2007: GS: vaststellen ontwerp Programma van Eisen

19-12-2006: GS: vaststellen definitief Kader voor Concessieverlening en reservering middelen te weten € 23,196 miljoen in 2009 en 2010 en € 24,196 miljoen in de jaren 2011 tot en met 2016.

18-04-06: GS: vaststellen overeenkomst met NS, gemeente Utrecht en BRU over Randstadspoor Breukelen-Utrecht.

30-05-2006: GS: vaststellen concept Kader voor Concessieverlening, vaststelling beleidsmatige keuzes.

4. Financiën

Alle kosten die met de concessie samenhangen worden gedekt uit de begroting.

4. Communicatie

Vervoerbedrijf Connexxion zal de wijzigingen t.o.v. de huidige dienstregeling uitvoerig communiceren richting reizigers. Dat geldt ook voor de geld-terug-regeling, sms-service en tariefacties.

De wijzigingen in de regio Breukelen worden middels een aparte campagne gecommuniceerd. Hierbij zijn NS, Connexxion en de Randstadspoor-partijen betrokken.

Middels een persbericht zal het herstel van buslijn 120 bij Breukelen gecommuniceerd worden. Ook zullen alle personen die tot op heden per brief gereageerd hebben op de plannen m.b.t. het lijnennet Breukelen een algemene brief teruggestuurd krijgen met de aanpassingen die nog zijn doorgevoerd.