

**College van Gedeputeerde Staten  
statenvoorstel**

DATUM	15 juli 2014	NUMMER PS	<b>PS2014MME07</b>
AFDELING	MEC	COMMISSIE	MME
STELLER	Ellen Vrielink	DOORKIESNUMMER	0612170077
DOCUMENTNUMMER	81022B18	PORTEFEUILLEHOUDER	Van Lunteren

---

**Titel** : Vaststellen van de Nota van Uitgangspunten voor de Openbaar Vervoer concessie

---

**Inhoudsopgave**

Besluit	pag. 3
Toelichting	pag. 4

**Bijlage(n):**

---

Aan Provinciale Staten,

**Inleiding**

De provincie Utrecht moet een nieuwe concessie voor het Openbaar Vervoer (OV) verlenen. Voor de gunning hiervan dient een Europese aanbestedingsprocedure te worden gestart. De concessie gaat in op 11 -12-2016.

*Voorgeschiedenis*

De provincie Utrecht is bevoegd voor het OV op het grondgebied van de gemeenten De Ronde Venen, Lopik, Montfoort, Oudewater, Woerden, Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Eemnes, Leusden, Renswoude, Rhenen, Soest, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Wijk bij Duurstede en Woudenberg. De huidige concessie voor het OV in deze gebieden is gegund aan Connexion. Deze concessie loopt af op 10 december 2016.

De beleidsmatige uitgangspunten voor de concessieverlening staan op hoofdlijnen weergegeven in het nieuwe Mobiliteitsplan: *groei van de reizigerstevredenheid en inzet op een efficiënter systeem*.

*Essentie / samenvatting*

Het project start met een Nota van Uitgangspunten waarin de bestuurlijke hoofdlijnen voor de nieuwe concessieverlening worden vastgelegd. De beleidsvisie voor het OV zoals beschreven in het nieuwe Mobiliteitsplan is als vertrekpunt genomen en verder geconcretiseerd. Ook zijn ervaringen uit de huidige concessie meegenomen. PS stellen de Nota van Uitgangspunten vast. Op basis van deze uitgangspunten starten wij een Europese aanbesteding met als doel om tijdig een nieuwe concessie te verlenen.

De beleidskaders in het Mobiliteitsplan voor een efficiënter (vraaggericht) OV netwerk en een grotere reizigerstevredenheid zijn vertaald in de ambitie om een concessie voor het OV te realiseren dat kwaliteit biedt voor de reizigers (nu en in de toekomst) in de vorm van snelle, toegankelijke en betrouwbare reismogelijkheden.

De ambitie is om het voorzieningenniveau in het OV op een zo hoog mogelijk peil te houden zodat ook bij stijgende kosten en/of dalende opbrengsten het OV zijn functie grotendeels kan behouden. Deze ambitie is vertaald in vier doelen voor de concessie:

1. Een proactieve vervoerder die de behoeftes van reizigers herkent en inspeelt op wat er in de regio leeft.
2. Een vraaggericht voorzieningenniveau.
3. Een hoge reizigerstevredenheid.
4. Verantwoord ondernemerschap.

*Meetbaar / beoogd beleidseffect*

Doorlopende OV-dienstverlening

### **Financiële consequenties**

Voor de OV concessie is vanaf 2017 een jaarlijks budget beschikbaar van €30.000.000,-. Deze bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd en gedekt uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Buurtbussen worden vanuit de OV concessie gefinancierd. Voor de Regiotaxi is een apart budget beschikbaar.

### **Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid**

Wettelijk bedraagt de maximale concessietermijn 10 jaar. Om het mogelijk te maken om de concessies van Bestuur Regio Utrecht (BRU) en Provincie Utrecht in 2023 integraal te bezien, wordt gekozen voor een concessietermijn van 7 jaar. Dit heeft op korte termijn een financieel minder gunstig resultaat (kortere afschrijftermijn), maar levert vanaf 2023 voordeel op voor de reizigers: financieel en omdat er één vervoersproduct ontstaat.

### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

De keuze voor een vraaggericht OV netwerk wijkt af van de huidige concessie waarin het OV netwerk aanbodgericht is ingevuld. De keuze om voor een vraaggericht OV netwerk te kiezen is gemaakt in het Mobiliteitsplan. In de aansturing van de concessie is gekozen voor een opdrachtgever-opdrachtnemer relatie. Deze keuze om de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder neer te leggen is in lijn met de huidige concessie.

### **Effecten op duurzaamheid**

Inzet voor de nieuwe concessie is om het OV verder te verduurzamen. Zorgvuldig gebruik van grondstoffen en een minimale milieubelasting per reizigerskilometer zijn o.a. uitgangspunt.

Gedeputeerde Staten,  
Voorzitter,  
Secretaris,

Besluit van 29-09-2014 tot vaststellen van de Nota van Uitgangspunten voor de OV concessie

Provinciale Staten van Utrecht in vergadering bijeen;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 15-07-2014 , afdeling MEC , nummer 810022B58 ;

Gelezen de Nota van Uitgangspunten voor de Europese aanbesteding van de Openbaar Vervoer concessie 2016;

Overwegende dat het wenselijk is om te beschikken over een actueel kader dat richting geeft aan de inhoud van de aanbestedingsdocumenten en de concessiebeschikking;

Gelet op de Wet Personenvervoer 2000;

Besluiten:

de Nota van Uitgangspunten voor de concessieverlening van het Openbaar Vervoer vast te stellen.

Voorzitter,

Griffier,

**1. Wettelijke grondslag**

Wet personenvervoer 2000

**2. Beoogd effect**

Doorlopende OV-dienstverlening

**3. Effecten op duurzaamheid**

Voor duurzaam OV is de milieubelasting per reizigerskilometer relevant. Een goed bezette bus kent een lagere milieubelasting per reiziger dan (grotendeels) slecht bezette bussen. Daarnaast is ook de kwaliteit van het materieel bepalend: een zuinige en schone bus is beter voor het milieu. Er treedt een averechts effect op wanneer meerkosten van milieuvriendelijke bussen ertoe leiden dat er moet worden bezuinigd op het aangeboden voorzieningenniveau. Ook moet worden vermeden dat bussen die nog niet zijn afgeschreven worden vervangen door een nieuwe vloot.

De provincie Utrecht zet in op het verder verduurzamen van OV door:

- Het vervoeraanbod af te stemmen op de vervoervraag
- Inzet van gedifferentieerd materieel: als het mogelijk is kleinere voertuigen inzetten met een lagere milieubelasting
- Zorgvuldig gebruik van grondstoffen, voertuigen niet versneld afschrijven
- Inzet van schone bussen mee te nemen als wens in de aanbesteding.

Bij de start van de concessie is de inzet van bussen die voldoen aan EEV-norm toegestaan, voor de inzet van nieuwe bussen geldt de strengste emissienormen (Euro-VI).

Naast de eisen aan het materieel wordt de vervoerder uitgedaagd te komen met andere duurzame maatregelen, zoals het aanbieden van een cursus 'het nieuwe rijden' aan chauffeurs of milieuvriendelijk(er) onderhoud van het materieel.

**4. Argumenten**

Ad 1. Een proactieve vervoerder die de behoeftes van reizigers herkent en inspeelt op wat er in de regio leeft.

De provincie Utrecht kiest ervoor om de vervoerder, binnen randvoorwaarden, verantwoordelijk te maken voor het ontwikkelen van het voorzieningenniveau en het realiseren van de reizigersopbrengsten. De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk. Dit betekent dat de reizigersinkomsten voor de vervoerder zijn en de vervoerder de lusten en lasten draagt van stijgingen en dalingen daarin. De vervoerder heeft de beste kennis van reizigersbehoeftes en wordt uitgedaagd om daar ook actief op in te spelen. De provincie Utrecht stimuleert dit in haar aanbestedingsstrategie, zo wordt de vervoerder de mogelijkheid geboden om in het tariefassortiment te differentiëren met spits en dal tarieven voor reizigers.

Op plaatsen en tijdstippen waar de vraag te laag is, wordt gezocht naar alternatieve vormen van vervoer in de vorm van maatwerkvervoer. Dit maatwerkvervoer bestaat onder andere uit bestaande vervoersvormen zoals de buurtbus en de Regiotaxi. Regiotaxi valt buiten de scope van deze aanbesteding. Dit vervoersysteem kent separate contracten en afspraken met gemeenten.

Ad 2. Een vraaggericht voorzieningenniveau.

Openbaar vervoer wordt alleen aangeboden op die plekken en tijdstippen dat er voldoende vraag is. Dat betekent dat de bussen een goede bezettingsgraad kennen en dat er zo min mogelijk met lege bussen wordt gereden. Dit betekent hogere frequenties of andere verbeteringen op lijnen waar de vraag een groei laat zien en lagere frequenties op momenten dat er minder vraag is, bijvoorbeeld in het weekend. Het huidige (voornamelijk) aanbod ingerichte openbaar vervoer wordt getransformeerd naar een vraaggericht openbaar vervoer systeem.

Ad 3. Een hoge reizigerstevredenheid.

Het openbaar vervoer moet aansluiten op de wensen van reizigers. Daarbij gaat het niet alleen om frequentie, snelheid en punctualiteit, maar over alle aspecten die reizigers belangrijk vinden. De reiziger moet zich welkom voelen, makkelijk de bus in kunnen, comfortabel worden vervoerd, zich veilig voelen, goede reisinformatie krijgen en het openbaar vervoer moet betaalbaar zijn. De doelstelling is een gemiddeld hogere reizigerstevredenheid dan het huidige niveau.

De vervoerder wordt uitgedaagd om het gemak voor de reiziger te vergroten. Daarmee kunnen keuzereizigers verleid worden het openbaar vervoer te gaan gebruiken. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het leveren van de juiste en tijdige reisinformatie zodat de reiziger een goede keuze kan maken. De provincie Utrecht zet zich ook in bij het vergroten van het gemak daar waar zij een taak heeft, bijvoorbeeld door afspraken te maken met buuroverheden in het belang van de reiziger.

Ad 4. Verantwoord ondernemerschap.

De provincie Utrecht wil dat de vervoerder op een verantwoorde wijze onderneemt. Hieronder worden zaken verstaan als duurzaamheid en social return. De vervoerder wordt gestimuleerd om zich voor zaken die raken aan zijn bedrijfsvoering zich in te zetten voor de maatschappij en het milieu. De lessen die we hebben geleerd uit de pilot sociale return nemen we mee in de concessie.

## **5. Kanttekeningen**

Regiotaxi biedt een oplossing (van deur tot deur) op die tijden en plekken waar geen OV voor handen is. De provincie Utrecht financiert jaarlijks een deel van het WMO-vervoer, maar bouwt dit af omdat het sociale domein inmiddels geen kerntaak meer is. Deze bijdrage wordt ingezet om de vangnetfunctie voor het OV te financieren. Samen met gemeenten wordt een meerjarenplan opgesteld om dit proces vorm te geven.

Voor de vorming van de gemeente Stichtse Vecht vielen de voormalige gemeenten Breukelen en Loenen onder de provincie Utrecht en de voormalige gemeente Maarssen onder het BRU. Begin 2012 heeft Stichtse Vecht besloten om toe te treden tot het BRU. De buslijnen die door de kernen Breukelen en Loenen lopen zijn tot december 2016 onderdeel van de concessie provincie Utrecht, na 11 december zijn zij onderdeel van de concessie die BRU aan Qbuzz heeft gegund. Hierover zijn met Stichtse Vecht en BRU afspraken gemaakt.

Om de bestuurlijke betrokkenheid te verankeren zijn bij gemeenten en andere stakeholders aandachtspunten opgehaald en meegenomen bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten. In de planning is rekening gehouden met een bestuurlijke ronde om de inhoudelijke uitwerking van het (concept) Programma van Eisen te bespreken, voorafgaand aan de ronde waarin gemeenten hun formele zienswijzen op het Programma van Eisen kunnen uitbrengen.

R-net is een Randstedelijk netwerk met comfortabel, hoogfrequent openbaar vervoer. De bedoeling is dat er in 2028 er een hoogwaardig netwerk in de gehele Randstad is gerealiseerd. De provincie Utrecht ziet hoogfrequent openbaar vervoer in het licht van het geformuleerde doel om een vraaggericht voorzieningenniveau neer te zetten. De omvang van de vraag rechtvaardigt voor de komende concessieperiode nog geen R-net concept.

## **6. Financiën**

Voor de OV concessie is vanaf 2017 een jaarlijks budget beschikbaar van €30.000.000,-. Deze bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd en gedekt uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Buurtbussen worden vanuit de OV concessie gefinancierd. Voor de Regiotaxi is een apart budget beschikbaar.

## **7. Realisatie**

De nieuwe concessie zal op 11 december 2016 ingaan.

## **8. Juridisch**

Op basis van de Wet personenvervoer (Wp2000) is het verplicht om concessies voor het openbaar vervoer aan te besteden conform de regelgeving van de EU. Deze wetgeving is in 2000 vastgesteld met het doel om meer effectiviteit en efficiency in het openbaar vervoer te bewerkstelligen. De Wp2000 kent een formele inspraakprocedure voor gemeenten en consumenten op het concept Programma van Eisen.

## **9. Europa**

n. v.t.

## **10. Communicatie**

Communicatie heeft plaatsgevonden via onderstaand bericht in de Nieuwsbrief:

Een goed OV dat kwaliteit biedt voor de reiziger in de vorm van snelle, toegankelijke en betrouwbare reismogelijkheden dat is de ambitie voor de nieuwe OV concessie die vanaf 11 december 2016 ingaat. GS hebben het proces gestart om tot gunning van deze concessie te komen. De gunning verloopt via een Europese aanbestedingsprocedure. Als eerste stap in dit proces hebben we de Nota van Uitgangspunten opgesteld waarin de bestuurlijke hoofdlijnen voor de concessieverlening worden vastgelegd. De uitdaging is om het voorzieningenniveau in het OV op een zo hoog mogelijk peil te houden zodat ook bij stijgende kosten het OV zijn functie grotendeels kan behouden. GS heeft de ambitie voor het OV vertaald in vier doelen:

- De provincie Utrecht wil een proactieve vervoerder die de behoeftes van reizigers herkent en inspeelt op wat er in de regio leeft

- De provincie Utrecht wil een vraaggericht voorzieningenniveau, er wordt niet meer met lege bussen gereden

- De provincie Utrecht wil een hoge reizigerstevredenheid

- De provincie Utrecht wil een vervoerder die op een verantwoorde wijze onderneemt

In de vergadering van 29 september 2014 besluiten PS over de Nota van Uitgangspunten.

## **11. Bijlagen**

Nota van Uitgangspunten

### **Artikelsgewijze toelichting**

n.v.t.