

## Contouren participatie nieuwe OV-concessie(s) 2025



Datum 1 maart 2021  
Status **DEFINITIEF**  
Versie 1.0 UTSP-2051524397-233

## Inhoudsopgave

1. Waarom participatie? .....	3
2. Doelen van de participatie.....	3
3. Uitgangspunten, principes, en valkuilen bij de participatie.....	3
Uitgangspunten.....	4
Principes .....	4
Valkuilen .....	6
4. Welke stappen worden onderscheiden in het project .....	6
Beschrijving documenten.....	7
5. Wie zijn de stakeholders voor welk document .....	8
Onderzoek Randstedelijk Rekenkamer .....	8
Externe stakeholders.....	8
6. Middelen per stakeholder .....	9
7. Uitwerking betrokkenheid PS in fase Nota van Uitgangspunten/OV-netwerkperspectief. 10	
8. Samenvattend .....	11
Bijlage 1: Indicatieve uitwerking participatieplan eerste fase Nota van Uitgangspunten en OV-netwerkperspectief.....	12

## 1. Waarom participatie?

Het openbaar vervoer heeft een belangrijke functie in onze samenleving. In 2019 maakte dagelijks 250.000 mensen gebruik van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht. Een openbaarvervoerconcessie geeft aan een vervoerder het alleenrecht om in een bepaald gebied het openbaar vervoer te verzorgen. De afspraken en kaders waar binnen dit gebeurt worden vastgelegd in het Programma van Eisen (PvE) en de concessievoorschriften. De uitgangspunten op basis waarvan dit PvE wordt gemaakt worden vastgelegd in een Nota van Uitgangspunten.

Het verlenen van een *nieuwe* concessie (of concessies) is dus het moment waarop *nieuwe* afspraken worden gemaakt met een of meer nieuwe vervoerders. Het is een belangrijk proces maar niet het enige moment waarop het OV ontwikkeld wordt en waarop participatie van stakeholders over de ontwikkeling van het OV mogelijk is. Gemeenten, reizigers overleg consumenten belangen (ROCOV) en reizigers zijn jaarlijks betrokken bij het opstellen van de vervoerplannen. Bij het opstellen van beleidsplannen of uitwerking van beleidsplannen waar OV een rol speelt wordt doorgaans veel met gemeenten en andere stakeholders samengewerkt.

Tijdens de evaluatie van de huidige concessies in 2020 is door de gemeenten en het ROCOV aangegeven dat de behoefte er is om nauw betrokken te worden bij dit traject. Verder is het binnen de provincie Utrecht ook gebruikelijk om de omgeving actief te betrekken bij de jaarlijkse vervoerplannen. De contouren van het participatietraject bouwen daarop voort en voorzien in de behoefte van onze partners.

Een bijzondere aanleiding voor een goed participatieplan is de situatie rondom COVID. De effecten op het openbaar vervoer zijn op dit moment groot en de verwachting is dat deze effecten ook nog zichtbaar zullen zijn op het moment dat de nieuwe concessie van start gaat. Het kan zijn dat nog niet alle reizigers de weg terug naar het OV hebben gevonden. Wellicht zijn er zelfs permanent veranderende mobiliteitspatronen waardoor het aantal reizigers afneemt. Dit kan van invloed zijn op het aanbod dat de nieuwe concessiehouders ons kunnen doen. Tot aan de start van de concessie zullen we samen met de stakeholders werk moeten maken van weer opbouwen van het OV en het herstellen van het vertrouwen van onze reizigers in het OV.

We leggen de contouren van de participatie voor het project "Aanbesteding nieuwe OV-concessie(s)" vast in dit document om hiermee voor stakeholders duidelijk te maken welke stappen gezet worden. Het traject is immers lang en kent momenten van veel participatie maar ook momenten van minder communicatie, met name wanneer de aanbesteding daadwerkelijk op de markt is. Uiteindelijk moet het gehele traject bijdragen aan een verbeterde kwaliteit van het OV, en aan de tevredenheid van reizigers en stakeholders daarover. Deze nota schetst uitsluitend de contouren van de participatie van het project. De uitwerking vindt plaats in het project zelf.

## 2. Doelen van de participatie

Het hoofddoel van de participatie is het komen tot een nieuwe breed gedragen en toekomstbestendige OV-concessie(s). De doelen van het OV zijn a) meer tevreden reizigers en b) een efficiënt ingericht openbaar vervoer. De concessie(s) scheppen de voorwaarde om deze doelen te bereiken.

Met de participatie gedurende dit traject maar ook tijdens de jaarlijkse vervoerplannen beogen we meerdere doelen:

- 1) *Kwaliteit van besluit*  
De bijdragen van stakeholders zullen worden gebruikt om de inhoudelijke documenten aan te scherpen. Daarvoor is het noodzakelijk te weten welke belangen er spelen rond het totale project. Door beschikbare kennis, ervaring en creativiteit van stakeholders te benutten zal de kwaliteit, de haalbaarheid, gedragenheid en eigenaarschap van het eindresultaat worden verbeterd.
- 2) *Transparant proces*  
Betrokkenheid in de vorm van participatie, kan bijdragen aan de juiste verwachtingen en daarmee vertrouwen en draagvlak voor de scope en de vervolgfases van het project. Stakeholders moeten inzicht hebben hoe hun belang is betrokken in het proces. De relatie tussen stakeholder en bestuur zal daardoor verbeteren.
- 3) *Goede communicatie*  
Goede communicatie en wederzijds begrip tussen betrokken partijen zal het leggen van onderling contact laagdrempelig maken. Wanneer partijen elkaar makkelijk en ook informeel weten te vinden zal dit ten goede komen aan de slagvaardigheid in de besluitvorming en inhoudelijk betere oplossingen.
- 4) *Goede aansluiting*  
Goede aansluiting creëren bij de snel veranderende samenleving, tussen vraag en aanbod van het regionaal OV en tussen wensen van reizigers en het product.

Met de participatie sluiten we aan bij de provincie brede aanpak t.a.v. participatie.

### 3. Uitgangspunten, principes, en valkuilen bij de participatie

Bij een participatietraject is het wenselijk heldere principes voor participatie op te nemen, te anticiperen op mogelijke valkuilen en heldere uitgangspunten te formuleren aan de voorkant.

#### *Uitgangspunten*

- De huidige situatie rondom COVID, de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Utrecht en de ambities voor het OV (Groeifonds, Toekomstbeeld OV, Uned) zullen de komende jaren voor (grote) veranderingen in het OV- systeem zorgen. Wellicht zijn nog niet alle reizigers teruggekeerd in het OV. Dat vergt flexibiliteit. In het coalitieakkoord zijn meer regie en ruimte voor flexibiliteit en innovatie als uitgangspunten voor de concessie(s) genoemd. Dit vraagt om een flexibele concessie waarin ontwikkeling mogelijk is.
- De afgelopen jaren is er al veel samen met de huidige concessiehouders ontwikkeld. Deze ontwikkeling tijdens de concessie(s) willen we doorzetten. De gewenste ontwikkelrichting van het OV-netwerk wordt vastgelegd in het OV-netwerkperspectief.
- De start van de nieuwe concessie is een nieuw start met een nieuwe vervoerder. Gedurende de gehele looptijd van de concessie ontwikkelen we door in de gewenste ontwikkelrichting, in nauwe samenwerking tussen provincie, vervoerder(s) en externe stakeholders. De plannen toetsen we aan het OV-netwerkperspectief.
- Omdat het uitgangspunt is om gedurende de concessie(s) te ontwikkelen verwachten we bij de start van de concessie geen heel nieuw netwerk met grote veranderingen te zien. De mate van verandering hangt ook af van het (financiële) aanbod van de vervoerder. Zijn aanbod kan **hoger/meer** zijn maar kan ook **lager/minder** zijn dan dat wat wordt uitgevraagd. In de Nota van Uitgangspunten wordt hier dieper op in gegaan.
- De participatie bij de nieuwe OV-concessie(s) moet in samenhang gezien worden met het OV netwerkperspectief en de jaarlijkse vervoersplannen, waarin de doorontwikkeling van het netwerk vorm krijgt. In de verschillende documenten/processen wordt voortdurend ontwikkeld.

#### Jaarlijkse vervoerplannen

De jaarlijkse vervoerplannen bieden ruimte om het OV te blijven ontwikkelen en in te spelen op nieuwe wensen of ontwikkelingen van het netwerk.

#### OV-Netwerkperspectief

Het netwerkperspectief is het handelingsperspectief voor de netwerkontwikkeling, het is het kader waarbinnen de keuzes voor het netwerk tijdens de concessieperiode worden gemaakt.

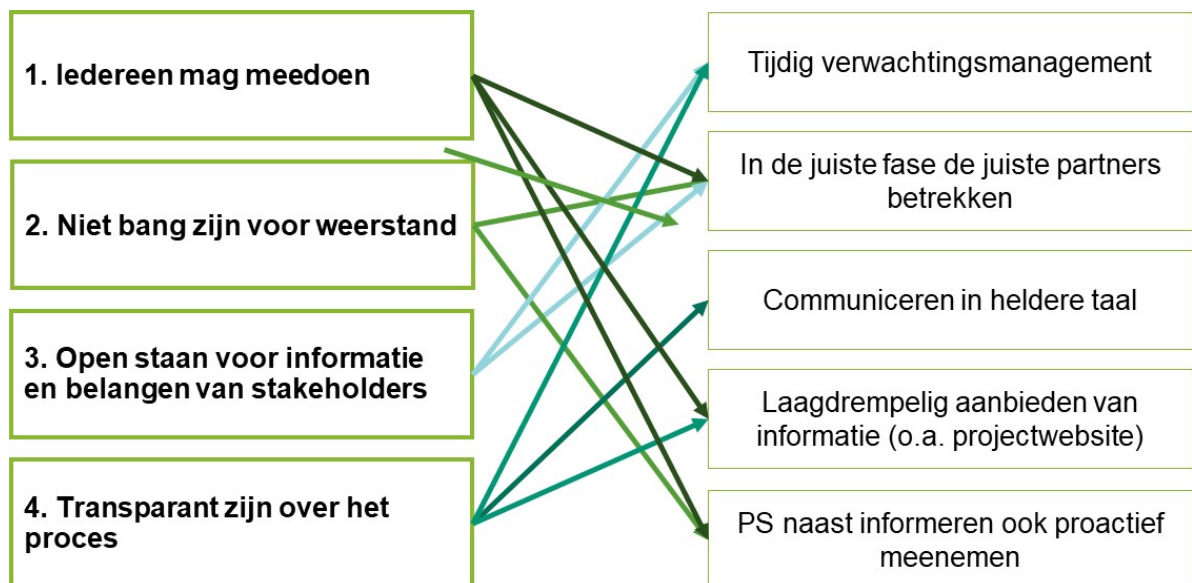
#### Een flexibele concessie

In de concessie is een uitvoerder gecontracteerd die mee ontwikkelt en zijn de randvoorwaarden geschapen t.a.v. materieel en personeel.

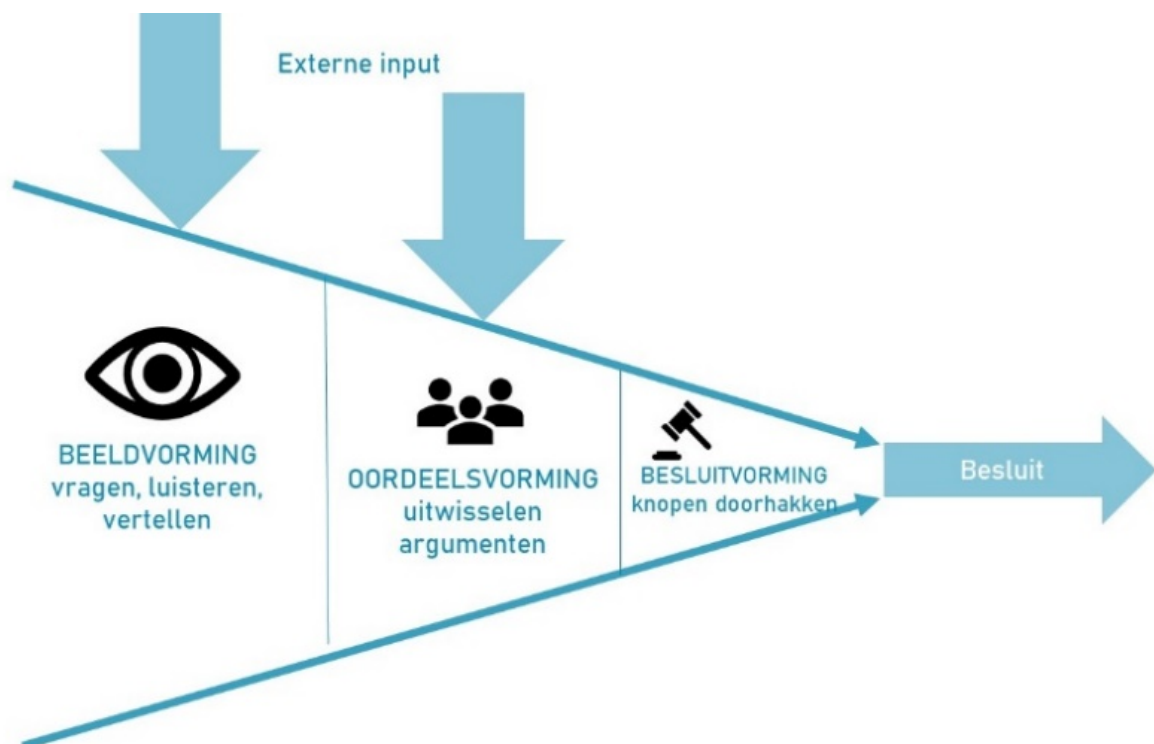
- Het aanbestedingsproces kent ook een fase waarin participatie niet mogelijk is en alles in het teken staat van vertrouwelijkheid en geheimhouding. Dit is de fase waarin de aanbesteding daadwerkelijk op de markt is, vervoerbedrijven een bieding doen, en de concessie(s) gegund wordt/worden. Het respecteren van deze geheimhouding is uitgangspunt. In deze fase wordt er niet over de inhoud van de aanbesteding gecommuniceerd.

### Principes

We hanteren een aantal principes bij de participatie.



Bij het opstellen van het participatieplan gaan we uit van de BOB systematiek. BOB staat voor Beeldvorming, Oordeelsvorming en Besluitvorming.



De fase van de **beeldvorming** staat vooral in het teken van kennisuitwisseling, ophalen van ideeën en beantwoorden van vragen over het traject. In deze fase ligt er nog geen geschreven document. Aan de hand van dilemma's of discussiepunten wordt informatie uitgewisseld.

De tweede fase, de **oordeelsvorming**, wordt concreter. Er ligt dan een ontwerp-Nota van Uitgangspunten en een ontwerp OV-Netwerkperspectief. In deze fase geven stakeholders reactie op de ontwerpdocumenten. Deze

reacties worden verwerkt in een reactienota en een definitief document wordt opgesteld. In de fase van **besluitvorming** zijn GS en PS aan zet. In die fase wordt de reguliere procedure van GS naar PS doorlopen. De planning van deze fasen voor de NvU en het PvE is als volgt:

	Nota van Uitgangspunten en OV netwerkperspectief	Programma van Eisen
Beeldvorming	Maart – september 2021	Eerste helft 2022
Oordeelsvorming	Oktober – december 2021	Tweede helft 2022
Besluitvorming	Eerste kwartaal 2022	Laatste kwartaal 2022/eerste kwartaal 2023

#### Valkuilen

Naast principes zien we ook een aantal valkuilen.

- De Wet Personenvervoer 2000 (Wp 2000) schrijft een beperkte vorm van participatie voor als minimum. Alleen de betrokkenheid van omliggende vervoersautoriteiten en het adviesrecht van ROCOV over het PvE is in de wet geregeld. Met dit plan wordt de participatie aanzienlijk verbreed. Kennisdelen en informeren is erg belangrijk. De materie is echter ook complex en vergt enige kennis van zaken. De meerwaarde van nog meer participatie, bijvoorbeeld een bredere doelgroep, moet niet worden overschat. Het beter en intensiever betrekken van (beperkt aantal bestaande) stakeholders is in sommige fasen effectiever dan het betrekken van heel veel stakeholders op een globaal niveau.
- Zoveel mensen zoveel wensen. Openbaar vervoer is een collectief systeem en zal nimmer aan alle individuele mobiliteitswensen kunnen voldoen. In participatie kunnen de individuele wensen al snel de boventoon voeren. De kunst is om het over principes te blijven hebben.

## 4. Welke stappen worden onderscheiden in het project

Stap 1 We **evalueren** de huidige concessies. Deze stap is in het najaar van 2020 al gezet.

De bevindingen waren op hoofdlijnen:

- Vervoervraag en aanbod zijn toegenomen en het systeem is efficiënter geworden
- De tevredenheid is ruim voldoende en hoger dan de gestelde norm
- Het gevoerde beleid heeft het gewenste effect gehad
- Ruimte voor maatwerk blijft nodig
- De ervaringen met de samenwerking zijn positief
- De participatie over de jaarlijkse vervoerplannen wordt gewaardeerd.

Stap 2 We leggen de uitgangspunten en de kaders voor de ontwikkeling vast: in een **Nota van Uitgangspunten** en het **OV-netwerkperspectief**.

Stap 3 We stellen een **Programma van Eisen** vast

Stap 4 We gaan de markt op: de daadwerkelijke **aanbesteding**

Stap 5 We **gunnen** en werken toe naar de start: de **implementatie**

Stap 6 We gaan van start

Tijdens de looptijd van de concessie(s) wordt jaarlijks een vervoerplan opgesteld, waarmee het netwerk continu wordt doorontwikkeld.

In het onderstaande schema's zijn de verschillende documenten weergegeven en is aangegeven of de besluitvorming van de documenten door PS of GS plaats vindt.



### Beschrijving documenten

Het **OV-netwerkperspectief** is een document dat helpt om hoofdkeuzes op netwerkniveau te maken. Het schetst de gewenste ontwikkelrichting van het OV-netwerk en legt daarmee een goede basis voor de nieuwe OV-concessie(s). Met het netwerkperspectief worden de keuzes uit 'OV Toekomstbeeld Midden Nederland' concreter gemaakt. Een eerste stap daarin is het bepalen op welke wijze het OV-netwerk in de periode 2025-2035/2040 (mede afhankelijk van de concessieduur) verbeterd kan worden.

Het OV- netwerkperspectief is niet een in beton gegoten lijnennetkaart voor de komende periode. Het is wel een beschrijving van de ontwikkeling die we willen en het beschrijft hoe we en op basis waarvan we in de toekomst keuzes voor het netwerk gaan maken. De toekomstige ontwikkelingsrichting wordt gevisualiseerd in een ambitienetwerk op hoofddlijnen. Ervan uitgaande dat we nu nog niet alles kunnen weten omdat er nog volop gestudeerd wordt.

Het OV-netwerkperspectief geeft houvast bij het beoordelen van de jaarlijkse vervoerplannen en de uitwerking van investeringsbeslissingen over nieuwe OV-infrastructuur.

In de **Nota van Uitgangspunten** stellen we belangrijke kaders voor de concessie(s) vast. Het gaat dan over onder meer:

- De indeling van de concessie(s)
- De duur van de concessies
- Wat we wel of niet onderdeel willen of kunnen uit laten maken van de concessie.
- Hoe we de rolverdeling tussen de concessieverlener en de concessiehouder zien
- Welke ambities we willen realiseren t.a.v. bijvoorbeeld duurzaamheid.
- Op welke manier we het OV-netwerk tijdens de concessieperiode willen ontwikkelen
- De financiële aspecten van de concessie

OV-Netwerkperspectief	Nota van Uitgangspunten Concessie(s)
Netwerk Infrastructuur	Voertuigen Duurzaamheid Uitvoering Prijs Governance Assets

Het **Programma van Eisen** beschrijft de minimeisen die aan de nieuwe vervoerder(s) worden gesteld. Dit zijn eisen op het gebied van uitvoering, materieel en duurzaamheid, marketing, tarieven, omgaan met de reizigers, veiligheid en monitoring. Het PvE beschrijft ook het jaarlijkse vervoerplanproces en hoe vervoerders, provincie en stakeholders hierbij met elkaar omgaan. Dit Programma van Eisen heeft zowel een functie bij de inschrijving als tijdens de concessieperiode. Het Programma van Eisen is een uitwerking en detaillering van de Nota van Uitgangspunten. Het proces start met het opstellen van een ontwerp PvE. Dit ontwerp wordt ter inspraak aan de stakeholders voorgelegd. Na verwerking van de reacties wordt het definitieve PvE door GS vastgesteld, waarna het onderdeel van het bestek wordt. PS heeft in deze fase geen besluitvormende rol maar wordt wel geïnformeerd over het PvE (zie ook het schema in hoofdstuk 5 en de nadere uitwerking in hoofdstuk 7).

Tot slot gaan we de markt op. Via een verplichte Europese aanbesteding worden vervoerders uitgenodigd om een bod in te dienen op de concessie(s). Een panel van experts bij de provincie beoordeelt deze biedingen. Uiteindelijk bepaalt GS welke inschrijver de concessie krijgt. De procedure van het publiceren van het bestek tot en met de definitieve beslissing duurt ongeveer negen maanden.

Het **jaarlijkse vervoerplan** is het plan dat jaarlijks door de vervoerders in samenspraak met de provincie en stakeholders wordt opgesteld en dat de veranderingen beschrijft die het volgende jaar in de dienstregeling worden verwerkt. De komende jaren zijn de (voortgezette) concessie(s) de basis voor de vervoerplannen. Met ingang van de dienstregeling die start in december 2025 is de nieuwe concessie(s) de basis voor de jaarlijkse vervoerplannen.

## 5. Wie zijn de stakeholders voor welk document

De besluitvorming van de verschillende documenten ligt bij Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten. Dit is niet voor alle documenten waar de participatie betrekking op heeft, gelijk. In de onderstaande tabel is de huidige (wettelijke) rolverdeling aangegeven.

Document	Gedeputeerde Staten	Provinciale Staten
Ontwerp Netwerkperspectief	vaststellen	
Netwerkperspectief		vaststellen
Ontwerp Nota van Uitgangspunten	vaststellen	
Nota van Uitgangspunten		vaststellen
Ontwerp Programma van Eisen	vaststellen	informereren
Programma van Eisen	vaststellen	informereren
Jaarlijkse vervoersplannen	vaststellen	informereren

### Onderzoek Randstedelijk Rekenkamer

De Randstedelijke Rekenkamer onderzoekt op dit moment de rol van Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten bij de sturing in de OV-concessie van de provincie Utrecht. Hoewel dit gaat over sturing en rolverdeling, raakt dit wellicht ook participatie. De resultaten van dit onderzoek worden medio juni verwacht. Mochten de resultaten een verandering van rolverdeling tot gevolg hebben dan nemen we die mee in een update van het participatieplan of de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessie(s).

### Externe stakeholders.

Extern onderscheiden we een aantal (groepen) stakeholders die we kunnen onderverdelen in **Overheid, Markt en Samenleving**.

De **overheden** zijn de gemeenten in de provincie, de omliggende vervoerautoriteiten en het Rijk. Het betrekken van de gemeenten is enerzijds van belang vanwege de inwoners. De gemeenten en ook het Rijk zijn echter ook



wegbeheerder. Passende infrastructuur is een wezenlijke randvoorwaarde voor goed openbaar vervoer. Met name over het OV-netwerkperspectief is participatie van deze stakeholders essentieel.

Onder de **markt** verstaan we primair de vervoerders als potentiële inschrijvers op de aanbesteding. Ook andere marktpartijen kunnen belangstellend en belanghebbend zijn, denk daarbij aan bijvoorbeeld busleveranciers en/of leveranciers van brandstoffen, energie en tank- en laadinfrastructuur. Met potentiële inschrijvers wordt gecommuniceerd via marktconsultaties. Om een goed beeld te krijgen van de effecten van onze uitgangspunten dan wel de uitvoerbaarheid worden de plannen getoetst bij de potentiële inschrijvers en eventuele overige marktpartijen. Daarvoor worden op meerdere momenten tijdens de NvU- en PvE-fase marktconsultaties met potentiële inschrijvers georganiseerd. Hiervoor volgen we de juiste procedures.

Gezien de ontwikkelingen van het afgelopen jaar rondom COVID-19 denken wij hier meer dan anders een beroep op te moeten doen.

De **samenleving** is diffuser. De consumentenorganisaties, waaronder bijvoorbeeld de reizigersvereniging ROVER, zijn verenigd in het ROCOV. De gemeenten vertegenwoordigen alle provinciale inwoners. Met de grote betrokkenheid van de gemeenten en het ROCOV zijn de belangen van de reizigers en potentiële reizigers ruim vertegenwoordigd. Ook de gemeenten spreken immers namens de eigen inwoners. Vertegenwoordigers van gemeenten en ROCOV hebben kennis van de materie en het betrekken van deze stakeholders heeft meerwaarde voor het traject.

Het betrekken van *alle* inwoners ligt in dit stadium minder voor de hand. Uiteraard is er altijd gelegenheid om via de website een reactie te geven op ontwerpdocumenten. We zien dit als een beperkte participatie. Er zal in dit traject een aantal dilemma's of vraagstukken opkomen die we concreet kunnen maken en aan een panel kunnen voorleggen. We maken dan gebruik van bestaande panels waarin zowel reizigers als niet reizigers kunnen worden onderscheiden. We zien dit als aanvulling op de vertegenwoordiging door gemeenten en ROCOV.

Bij de jaarlijkse vervoersplannen, wanneer het gaat om concrete wijzigingen in het openbaar vervoer, is de participatie richting reizigers en inwoners veel actiever. Hier hebben we de afgelopen jaren al goede ervaringen mee opgedaan: waar in de meeste andere provincies met name gemeenten en ROCOV worden betrokken, vraagt de provincie Utrecht ook expliciet aan individuele reizigers/inwoners om te reageren op concept-Vervoersplannen. Een mogelijkheid waar ruimschoots gebruik van gemaakt wordt, en die bijdraagt aan de kwaliteit van en draagvlak voor de vervoersplannen.

We kiezen, kortom, bij de participatie van inwoners voor de OV-concessie(s) meer voor actieve participatie in de diepte via gemeenten, ROCOV en bestaande panels dan voor de breedte. Voor dit laatste lenen de jaarlijkse vervoersplannen zich meer en die participatie zetten we de komende jaren voort, zowel tijdens de huidige als onder de nieuwe concessie(s).

De stakeholders buiten de gemeenten en ROCOV, bijvoorbeeld grote werkgevers en scholenorganisaties worden in de fase van de oordeelsvorming (er ligt dan een ontwerpdocument) actief benaderd en attent gemaakt op de mogelijkheid tot inspraak. We zoeken hierbij samenwerking met contacten en stakeholders in andere projecten en processen zoals fietsprojecten of Goed op Weg, en onderzoeken waar we elkaar kunnen versterken.

In de onderstaande tabel is aangegeven voor welk document we een rol voor de verschillende stakeholders zien.

Thema	Overheid		Markt	Samenleving		
	Gemeenten	Andere OV-autoriteiten	Vervoerders	Inwoners	Belangenorganisatie voor reizigers, verenigd in ROCOV	Scholen en werkgevers
Netwerkperspectief	X	X	X	*	X	x
Nota van Uitgangspunten	X	/	X	/	X	x
Programma van Eisen	X	X	X	/	X	/
Jaarlijkse vervoersplannen	X	X	X	X	X	X

X uitgebreide participatie / beperkte participatie \* aangepaste participatie (panel)

Tijdens de aanbestedingsprocedure zelf, wanneer het bestek op de markt is, is er geen participatie en geen communicatie met anderen dan de potentiële inschrijvers via de officiële kanalen. Er is dan sprake van zeer beperkte communicatie rondom dit project. Na de gunning (medio 2023/2024) zal de communicatie weer actief opgepakt worden.

## 6. Middelen per stakeholder

In het participatietraject zetten we verschillende middelen in voor verschillende stakeholders. We streven hierbij naar een goede mix van online en offline communicatie om een zo groot mogelijk bereik te realiseren. De belangrijkste middelen zijn:

- website met landingspagina;
- nieuwsbrieven;
- kennisdelingsessies;
- marktconsultatie;
- polls of panelvragen.

In de onderstaande tabel is aangegeven welke middelen bij welke stakeholders ingezet worden in de fase van de Nota van Uitgangspunten en het netwerk perspectief. De fase van het Programma van Eisen zal iets compacter zijn en wordt op een later moment uitgewerkt.

Naast de vermelde middelen zal ook tijdens het project gebruik gemaakt worden van bestaande gremia zoals ambtelijke en bestuurlijke overleggen. Indien nodig spelen we in op de behoefte om extra informatie of kennisdeling via deze overleggen te verzorgen.

Middelen	Overheid		Markt	Samenleving		
	<i>Gemeenten</i>	<i>Andere OV- autoriteiten</i>	<i>Vervoerders</i>	<i>Inwoners</i>	<i>Belangenorganisaties voor reizigers, verenigd in ROCOV</i>	<i>Scholen en werkgevers</i>
<b>Beeldvormingsfase</b>						
Nieuwsbrief	X	X			X	
Kennisdelingsessie	X				X	
Marktconsultatie			X			
Polls of panelvragen				X		
Website	X	X	X	X	X	X
<b>Oordeelsvormingfase</b>						
Nieuwsbrief	X	X	X	X	X	X
Marktconsultatie			X			
Informatiesessie	X	X			X	
Reactiemogelijkheid	X	O	X	X	O	X
Website	X	X	X	X	X	X
<b>Besluitvormingsfase</b>						
Commissie M&M/PS						

Betekenis: O = wettelijk verplichting, X = voorstel

## 7. Uitwerking betrokkenheid PS in fase Nota van Uitgangspunten/OV-netwerkperspectief

We betrekken Provinciale Staten op meerdere momenten zorgvuldig in het proces alvorens een besluit wordt genomen over de Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief. Hierbij passen we ook de methodiek BOB (Beeldvorming – Oordeelsvorming – Besluitvorming) toe.

Het doel van de betrokkenheid in de beeldvormende en oordeelsvormende fase is om het debat in de besluitvormende fase te voeden.



In de **Beeldvormende fase** van de Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief maken we gebruik van de kans die het digitale werken biedt. In deze fase zijn twee kennisdelingssessies gepland met de stakeholders. De commissie M&M wordt uitgenodigd om hier aan deel te nemen. Dit zijn geen openbare bijeenkomsten.



In de **Oordeelsvormende fase** geven we de commissie de gelegenheid een oordeel te vormen over de dan beschikbare ontwerp-Nota van Uitgangspunten en het ontwerp OV-netwerkperspectief. Via een sessie (wellicht digitaal) is gelegenheid om vragen aan inhoudelijke deskundigen te stellen. Dit kunnen ook deskundigen van buiten de provincie Utrecht of vanuit kennisinstellingen zijn.



In de **Besluitvormende fase** wordt de reguliere procedure via de Commissie naar PS doorlopen en vindt besluitvorming plaats over de Nota van Uitgangspunten en het OV-netwerkperspectief..

In de tweede fase, die van het Programma van Eisen (PvE), worden twee documenten opgesteld: het Ontwerp PvE en het definitieve PvE. Beide documenten worden door GS vastgesteld.

In de periode waarin het ontwerp PvE ter inspraak ligt wordt PS in een Benen op Tafel sessie meegenomen in de keuzes die er in het **ontwerp** PvE gemaakt zijn.

Het **definitieve** Programma van Eisen inclusief de reactienota (met reacties van sprekers op het ontwerp PvE en de provinciale reactie hierop) wordt ter informatie aan PS verzonden.

De nadere en indicatieve uitwerking van de participatie in de fase van de Nota van Uitgangspunten is ter informatie opgenomen in de bijlage 1. De verdere meer operationele uitwerking vindt in het project plaats.

## 8. Samenvattend

Doel van participatie is om tijdens de uitwerking van het projectdoel, het komen tot een nieuwe breed gedragen en toekomstbestendige OV-concessie(s), stakeholders mee te nemen in de keuzen die voor liggen en om hen advies te vragen. Binnen het project wordt gestreefd naar een actieve benadering van stakeholders. We kiezen ervoor om de participatie breder in te zetten dan de wet ons voorschrijft. Met de contouren van de participatie die in dit plan zijn beschreven leggen we vast dat we

- werken volgens de principes van BOB (beeldvorming – oordeelsvorming – besluitvorming);
- kiezen voor stakeholders die het belang van inwoners en reizigers vertegenwoordigen;
- de voorkeur hebben voor het intensief betrekken van de belangrijkste stakeholders boven het globaal betrekken van heel veel stakeholders.

# Bijlage 1: Indicatieve uitwerking participatieplan eerste fase Nota van Uitgangspunten en OV- netwerkperspectief.

