

Deelmodule 1

Stappenplan OV-pas bij

Groot Onderhoud

Handleiding inkoop openbaar of besloten vervoer bij
Groot Onderhoud tbv Regionale Diensten RWS

16 april 2007

Stappenplan OV-pas bij Groot Onderhoud

Handleiding inkoop openbaar of besloten vervoer bij
Groot Onderhoud tbv Regionale Diensten RWS

16 april 2007

.....

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Steunpunt Mobiliteitsmanagement
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam
<http://intranet.rws.nl/rws/avv/home/smm/>

Informatie: drs. G.B.G. de Munck
Telefoon: (010) 282 56 72
E-mail: gordon.de.munck@rws.nl

Uitgevoerd door: TransTec adviseurs BV /
Steunpunt Mobiliteitsmanagement

Datum: Oktober 2006
Update april 2007

Status: Definitief

Versienummer: 9.0

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
2.	Stappenplan inzet OV bij GO	7
2.1	OV-stap 1: Stel uitgangssituatie vast	13
2.2	OV-stap 2: Eerste afweging maatregelen	15
2.3	OV-stap 3: Bepaal doelstellingen	15
2.4	OV-stap 4: Formuleer globale vraag richting vervoerder(s)	16
2.5	OV-stap 5: Stel concept-vervoerplan op	17
2.6	OV-stap 6: Vraag offerte(s) aan concessiehouder(s)	18
2.7	OV-stap 7: Beoordeel offerte(s)	19
2.8	OV-stap 8: Ga onderhandelen	20
2.9	OV-stap 9: Neem een Go/No-Go besluit	21
2.10	OV-stap 10: Bredere uitvraag	21
2.11	OV-stap 11: Sluit contract(en) af	23
2.12	OV-stap 12: Stel een extern communicatieplan op	23
2.13	OV-stap 13: Externe communicatie	24
2.14	OV-stap 14: De uitvoering	25
2.15	OV-stap 15: De evaluatie	25
3.	De wereld van het OV	26
3.1	Wat is openbaar vervoer?	26
3.2	Vormen van openbaar vervoer	26
3.3	Hoe kijkt een (potentiële) reiziger naar het OV?	27
3.4	Wet- en regelgeving	27
3.4.1.	Binnenlands spoorvervoer	27
3.4.2.	Bus, tram, metro en regionaal spoorvervoer	27
3.4.3.	Driehoeksrelatie	28
3.5	Marktwerking	29
3.6	Van beleid tot concessie	29
3.6.1.	Ontwikkelfunctie	30
3.7	De dienstregelingcyclus	31
3.8	Infrastructuur	32
3.8.1.	Het spoor	32
3.8.2.	De weg	32
3.8.3.	De halten	32
3.8.4.	De stations	33
3.9	Financiering OV	33
3.10	Afwegingen bij nieuwe voorzieningen	34
	Bijlage 1: Begrippenlijst	36
	Bijlage 2: Concessiegebieden	38
	Bijlage 3: Adressen	42
	Bijlage 4: Geraadpleegde bronnen	58
	Bijlage 5 Presentatie stappenplan	59

1. Inleiding

De snelwegen ondergaan de komende twee jaar een uitgebreid investeringsprogramma van onderhoudswerkzaamheden. Deze werkzaamheden betreffen niet alleen onderhoud aan wegen, bruggen en viaducten, maar ook verbreding en aanleg van wegen. Bij het project Groot Onderhoud (weginfrastructuur) wordt geprobeerd de hinder die weggebruikers van het groot onderhoud aan het Rijkswegennet ondervinden zoveel mogelijk te beperken. Hiertoe wordt o.a. steeds gezocht naar mogelijkheden om het aantal automobilisten dat het betreffende wegvak passeert te verminderen. Allereerst natuurlijk de planning van de werkzaamheden: in een weekend of vakantieperiode is er minder verkeer op de weg dan tijdens drukke spitsperiodes. Verder is het zinvol om automobilisten te stimuleren hun verplaatsingsgedrag (tijdelijk) aan te passen, bijvoorbeeld via het wijzen op en bevorderen van telewerken, carpoolen, fietsen, etc. In bepaalde situaties is het mogelijk om automobilisten heel gericht een alternatieve vorm van vervoer aan te bieden via besloten of openbaar vervoer ten tijde en ter plaatse van de werkzaamheden. Dat kan via bestaand openbaar vervoer of - in die gevallen waarin adequaat OV ontbreekt of verwacht wordt dat de capaciteit onvoldoende is - via het inkopen van aanvullend vervoer. Over dat laatste aspect, het aanbieden van alternatief vervoer, gaat dit stappenplan.

Voor de Regionale Diensten van RWS is het niet altijd duidelijk welke weg moet worden bewandeld om binnen de geldende regels snel en slagvaardig zo'n gewenste aanvullende vervoervoorziening tot stand te brengen. Omgekeerd blijken ook de wederpartijen niet altijd raad te weten met een verzoek tot instelling of uitbreiding van een OV-voorziening. De wereld van het openbaar vervoer in Nederland lijkt - zeker voor buitenstaanders - heel complex... en dat is het ook wel. Dat is lastig, zeker indien u er als Regionale Dienst van RWS uw weg in moet vinden en bij de juiste instanties en personen terecht wilt komen. Vragen waar u tegenaan loopt zijn divers. Ten eerste vragen over (de organisatie) van het openbaar vervoer zelf: wat valt nu wel en wat valt nu niet onder openbaar vervoer? Wie is er nu verantwoordelijk voor het OV? Wie draagt de kosten en wie krijgt de opbrengsten? Wat houdt aanbesteding en concessieverlening in het OV precies in? Moet ik daar als RWS rekening mee houden? Daarnaast meer praktische vragen als: welke wegen moet ik bewandelen om extra vervoer te realiseren? Bij wie moet terecht voor antwoord op mijn vragen? Wie kan mij helpen bij het opstellen van een OV-vervoerplan bij Groot Onderhoud-projecten? Bij wie moet ik zijn om toestemming te krijgen voor een extra pendeldienst?

Het Steunpunt Mobiliteitsmanagement heeft aan TransTec gevraagd om de betrokken partijen, en met name de RWS-diensten, een handleiding te bieden om de juiste stappen te kunnen zetten bij de realisering van aanvullende OV-voorzieningen. Het resultaat hiervan is het 'Stappenplan OV bij GO'. Dit stappenplan bestaat uit een aantal onderdelen. Allereerst is in hoofdstuk 2 een overzicht van (mogelijk) te

ondernemen stappen gegeven indien u openbaar vervoer danwel besloten vervoer in wilt zetten bij Groot Onderhoud-projecten. Het stappenplan is zo concreet mogelijk. Het leidt u als het ware door het gehele proces heen en maakt de te nemen keuzes zoveel mogelijk inzichtelijk. Dat neemt echter niet weg dat ieder project zijn eigen dynamiek en eigenaardigheden kent. Het stappenplan is derhalve geen blauwdruk maar een hulpmiddel, toepasbaar voor zowel grote als kleinere onderhoudsprojecten.

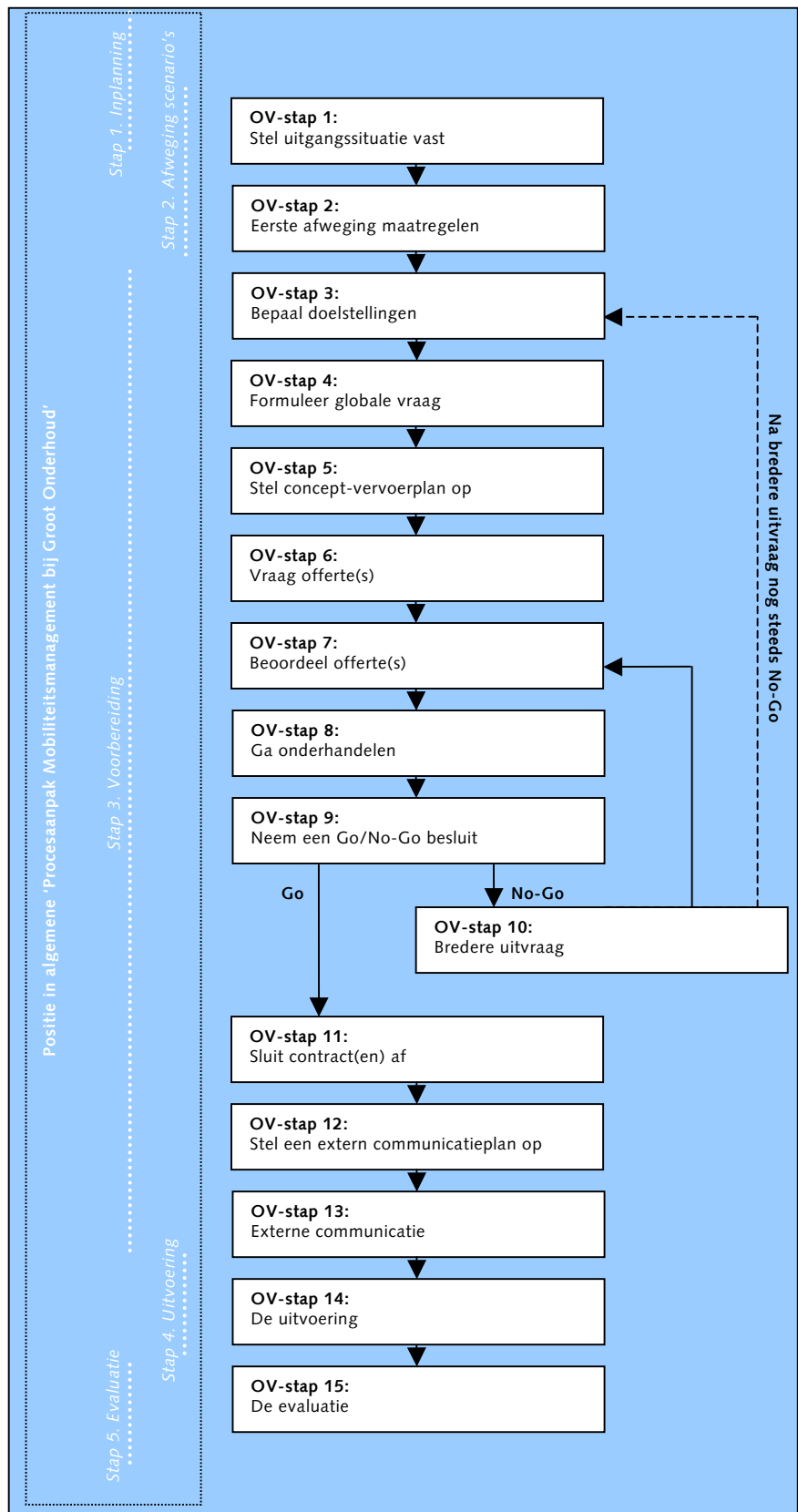
Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de wereld van het openbaar vervoer in Nederland. Dit overzicht is bedoeld voor mensen die nog niet (voldoende) bekend zijn met hoe het OV in Nederland is georganiseerd.

In de bijlagen treft u nadere praktische informatie: een begrippenlijst, een overzicht van de concessiegebieden en de vervoerders die daar rijden en een adressenlijst van OV-autoriteiten, vervoerders, reizigers- en consumentenorganisaties en vervoermakelaars (met contactpersonen).

Dit Stappenplan gaat later onderdeel uitmaken van het document 'Procesaanpak Mobiliteitsmanagement bij Groot Onderhoud'. Dat document -nu nog in ontwikkeling - gaat in op de diverse maatregelen die op het gebied van mobiliteitsmanagement zijn te nemen bij Groot Onderhoud-projecten. Ten eerste de grote lijn ('waar passen de verschillende mogelijke maatregelen binnen de totale scope van de onderhoudsprojecten) en daarnaast wordt in diverse bijlagen nader ingegaan op de specifieke maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Inzet van openbaar of besloten vervoer is daar één van.

2. Stappenplan inzet OV bij GO

Figuur 1
Stappenplan



In onderstaande paragrafen is een toelichting gegeven op het bovenstaande stappenplan. Per stap is aangegeven welke deelactiviteiten er verricht moeten worden, ingedeeld volgens de KOGIT-projectmanagement methode. Het stappenplan is zo concreet en praktisch mogelijk gehouden. Dat neemt niet weg dat de praktijk er anders uit kan zien dan het stappenplan. Het stappenplan moet gezien worden als een hulpmiddel en is toepasbaar voor zowel grote als kleinere onderhoudsprojecten.

Belangrijk te beseffen is dat een project een grotere kans op succes heeft als alle stakeholders betrokken worden bij de voorbereiding van het project en hun commitment hebben gegeven. Zorg er dan ook voor om van meet af aan zo veel mogelijk partijen om de tafel te krijgen en betrokkenheid te kweken, zowel intern als extern. Bedenk dat het te allen tijde het beste is indien het uw insteek is om er samen met andere partijen (en met name de vervoerder) uit te komen. Probeer een zakelijke vertrouwensrelatie op te bouwen, waarbij er voor alle partijen winst valt te behalen. Zorg ervoor dat de vervoerder inziet dat het afsluiten van de weg niet een probleem is, maar juist een kans. Een kans om een nieuwe groep reizigers aan te boren, een kans om echt werk te maken van klantgericht en servicegericht vervoer ten faveure van een veeleisende klant. Want die klant is veeleisend. Hij is namelijk gewend om in de eigen auto in zijn eigen tempo zich te verplaatsen. De uitdaging van de aanbieder van het alternatieve vervoer (RWS én vervoerder) is die veeleisende klant zoveel mogelijk op zijn wenken te bedienen en hem op die wijze niet alleen tijdelijk maar permanent aan zich te verbinden.

Tip!

Bereid het project zo goed mogelijk voor, maar beseef ook dat niet alles van tevoren altijd geheel te voorzien en in kaart te brengen is. Probeer dit ook niet. Durf risico's te nemen, durf onorthodoxe maatregelen te nemen en wees creatief en innovatief. 'Keep it simple'

De benodigde voorbereidingstijd van een OV-inzet project varieert sterk en is onder meer afhankelijk van de grootte van het project, de hindercategorie, de complexiteit van het vervoerkundige vraagstuk en de bereidwilligheid tot medewerking van diverse partijen. In onderstaande kaders zijn ter illustratie drie projecten kort toegelicht: A29 Heinenoordtunnel, A9 Gaasperdammerweg en A58/A4 Zeeland. Hieruit blijkt dat er op een doorlooptijd in de voorbereidingsfase van ca 2 tot 8 maanden gerekend moet worden.¹ Aan interne RWS-uren kosten dergelijke mobiliteitsmanagementprojecten in de voorbereidingsfase ca 250 – 400 uur. Meer in het algemeen geldt hoe meer tijd, des te meer mogelijkheden en kansen om de reiziger een volwaardig alternatief te bieden. De kwaliteit van het project staat of valt met een goede voorbereiding. Die tijd is in de praktijk echter niet altijd beschikbaar. Vraag daarom al vroegtijdig aandacht voor de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement en inzet van OV bij wegwerkzaamheden. Het daadwerkelijk extern communiceren over de wegwerkzaamheden en de inzet van OV dient idealiter ruim voor aanvang van de werkzaamheden te beginnen en loopt vanzelfsprekend tot het einde van het project. Voordat aan de externe communicatie wordt begonnen

¹ De voorbereidingstijd van het project A58/A4 Zeeland was weliswaar een stuk korter (een aantal weken), maar dat werd door de betrokken partijen (NS en DZL) als te kort ervaren [bron: Evaluatie proef gratis treinvervoer tijdens wegwerkzaamheden].

dienen alle afspraken omtrent de inzet van OV contractueel te zijn vastgelegd (en dus OV-stap 1 tot en met 12 doorlopen te zijn). Het uitvoeren en vervolgens evalueren van de mobiliteitsmanagementmaatregelen vergt vanzelfsprekend een nog veel grotere tijdsinvestering dan de voorbereiding ervan.²

Op meerdere plaatsen komt u de term 'vervoermakelaar' tegen. Een vervoermakelaar is een partij die u kan ondersteunen in het proces. U kunt een vervoermakelaar inschakelen voor het gehele proces en zo al het werk uit handen geven. U kunt er echter ook voor kiezen om voor bepaalde stappen een vervoermakelaar in te schakelen (bijvoorbeeld bij het opstellen van een concept-vervoerplan of het beoordelen van de offertes). Een vervoermakelaar is bijvoorbeeld een adviesbureau, een VCC of een kenniscentrum. In bijlage 3 vindt u de contactgegevens van enkele mogelijke vervoermakelaars. Een vervoermakelaar rekent tussen de € 80 en € 130 per uur

² Ter illustratie: het project rondom het vervangend vervoer bij de werkzaamheden op de A9 Gaasperdammerweg vergde in totaal (van voorbereiding tot evaluatie) een tijdsinvestering van circa 2500 uur voor alleen al de vervoermakelaar; het project rond de A4/A10 rond de 4.000 uur (vervoermakelaar).

Case 1: Gratis treinverkeer bij wegwerkzaamheden A58/A4

Drie weekenden in maart/april 2006 werden tgv groot onderhoud bij Bergen op Zoom de rijkswegen Zeeland uit afgesloten.

Omleidingroutes waren er via Antwerpen en Hellegatsplein (max. 47 km). De verwachte I/C verhouding op N256/N59 bedroeg ca. 1. Er werd reizigers de mogelijkheid geboden om gratis met de trein op het traject Vlissingen – Roosendaal te reizen. Eenvoud was de kern van het project:

- *eenvoudige, duidelijke communicatie (regionale media, op stations, op kaartautomaten, via een speciaal telefoonnummer en via internet)*
- *geen directe doelgroep-benadering (automobilisten)*
- *geen kaartje/controle*
- *gratis op hele traject ipv slechts Goes – Roosendaal*
- *geen restitutie abonenthouders.*

De trein is zeer goed gevuld geweest gedurende de drie actieweekenden (bijna 2,5 keer zoveel reizigers). De actie heeft ook veel (bijna 20.000) reizigers getrokken die nooit of bijna nooit met de trein reizen. Op de omleidingsroutes zijn de gevreesde verkeersproblemen uitgebleven.

Er hebben zich ook minder prettige effecten voorgedaan. In het laatste weekend is er overlast geweest van probleemjongeren. Voor de conducteurs bleek dit lastig aan te pakken omdat men geen vervoerbewijs hoefde te hebben.

Meer informatie: Marcel Ideler (DZL); RWS Zeeland & Nederlandse Spoorwegen, Evaluatie proef gratis treinvervoer tijdens wegwerkzaamheden, Middelburg, juni 2006.

Hinderklasse

4

Succesfactoren

- *Goede samenwerking RWS – NS, gezamenlijk belang*
- *Korte, snelle lijnen*
- *Pragmatische aanpak*
- *Eenvoudige opzet ('keep it simple')*
- *Intern draagvlak bij RWS*

Kosten

- *Kosten voorbereiding minimaal (enige personeelsinzet)*
- *Kosten uitvoering RWS: € 105.000 + inzet personeel (zeer beperkt)*
- *Kosten uitvoering NS ('out of pocket'): inzet extra personeel (o.a. bijstandteams ter bestrijding overlast jongeren), inzet extra materieel, communicatiekosten*

Vorbereidingstijd

Kort, een aantal weken doorlooptijd in de voorbereidingsfase.

Betrokkenen geven aan dat het kon, maar voorkeur gaat uit naar meer voorbereidingstijd in de toekomst.

Case 2: Afsluiting oostbuis A29 Heinenoordtunnel

Van 30 juni tot 21 juli 2006 was de oostbuis van de Heinenoordtunnel afgesloten. RWS bood een alternatief in de vorm van een actiekaart voor het OV. Per kaartje vergoedde RWS een bepaald bedrag aan de vervoerder. Om de doorstroming van het OV te bevorderen kreeg de bus toestemming om op de vluchtstrook te rijden en op het laatste moment, vlak voor de ingang van de oostbuis in te voegen.

Meer informatie: Marcel van der Meulen (DZH); Evaluatie Heinenoordretour.

Hinderklasse

4

Succesfactoren

- *Doorstroming OV beter dan auto*
- *Vervoerder werd blijvend voordeel geboden in de vorm van vluchtstrookgebruik*
- *Vervoerder heeft zelf contact gezocht met decentrale overheden*
- *Veel automobilisten die de bus (weer) eens probeerden*
- *Combinatie met stadsvervoer in Rotterdam om klant totaalproduct aan te kunnen bieden*

Kosten

- *Kosten voorbereiding minimaal (enige personeelsinzet)*
- *Kosten uitvoering € 200.000*

Vorbereidingstijd

Twee tot drie maanden doorlooptijd bij de voorbereiding van het project.

Case 3: Groot Onderhoud A9 Gaasperdammerweg

Vanaf 27 mei tot begin september 2006 werd groot onderhoud gepleegd aan de A9 Gaasperdammerweg. Gedurende 14 weken werd eerst de ene dan de andere rijbaan aangepakt. Op de rijbaan waar niet gewerkt werd bleef per richting één rijstrook voor het verkeer beschikbaar. Vrijwel alle af- en opritten waren afgesloten. Er waren drie vervoerbedrijven betrokken bij dit project: NS, GVB en Connexxion. Voor het project is de stichting Amsterdam Zuidoost Bereikbaar in het leven geroepen.

Meer informatie: Alexander de Baar (DNH); RWS Noord-Holland & Stg. A'dam Zuidoost Bereikbaar, Evaluatie Zuidoostpas groot onderhoud A9 Gaasperdammerweg, Haarlem, 2005.

Hinderklasse

4

Succesfactoren

- *Hoog ambitieniveau, pakkend verhaal*
- *Goede, uitgebreide communicatie, rechtstreeks naar werknemers (e-mail, internet, persoonlijke brieven, postercampagnes, persoonlijk reisadvies)*
- *Via stichting werd bedrijfsleven (grote bedrijven) in vroegtijdig stadium benaderd en betrokken bij project*
- *Intensief OV-netwerk, veel vervoeraanbod*
- *Totale reisketen goed alternatief voor auto*
- *Capaciteitsafspraken met de vervoerders*
- *Zuidoostpas kosteloos voor werknemer, aanbod via werkgever ('achterzakoplossing')*
- *Fiscale faciliteit vanuit kabinet voor verstrekken Zuidoostpas*
- *Zuidoostpas groot succes (simpel, eenvoudig en betaalbaar), andere maatregelen (zoals shuttlebus) minder gebruikt, maar wel nodig in totale mix van maatregelen*

Kosten

- *Maatregelen zijn gefinancierd door RWS Noord-Holland en deelnemende bedrijven*
- *Bedrijfsleven investeerde € 1 mln in locatiebereikbaarheid*
- *RWS investeerde eveneens € 1 mln*
- *Totale investering € 2 mln*

Vorbereidingstijd

Zeven tot acht maanden doorlooptijd bij de voorbereiding van het project.

2.1 OV-stap 1: Stel uitgangssituatie vast

a. Doel

Vaststellen van uitgangssituatie voor mobiliteitsmanagement-maatregelen:

- Randvoorwaarden bepalen
- Verkeerssituatie in kaart brengen
- Ov-situatie in kaart brengen
- Budget voor mobiliteitsmanagement-maatregelen bepalen

b. Activiteiten

Stel de randvoorwaarden vast

Eerste aanmelding in Meldwerk door RD heeft reeds plaatsgevonden. Dit houdt in dat de hindercategorie, periode, globale duur en globale omvang van de werkzaamheden zijn bepaald (stap 1 algemene procesaanpak). Er is dus antwoord op de vragen:

- wat gaat er aan de weg gebeuren en waarom?
- welke verkeerskundige maatregelen worden er genomen?
- wanneer wordt het project uitgevoerd?

Breng de verkeerssituatie in kaart

- wat zijn de verkeersintensiteiten op het af te sluiten wegvak en potentiële omleidingsroutes? (I/C-verhouding)
- waar worden knelpunten verwacht? (zowel op werkzaamhedenroute als op potentiële omleidingsroutes)
- waar liggen de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties van de vervoerstromen op de weg? (H/B-matrix maken)
- welke verplaatsingsmotieven zijn er te onderscheiden en wat is de omvang van die groepen?
- zijn er bundelingen aan te geven in herkomst, bestemming en/of reismotief? Bijv. bepaald bedrijventerrein, bepaalde woonwijk, bepaalde winkelvoorzieningen, etc.
- zijn er in de buurt van de werkzaamheden P+R-terreinen, transferia en carpoollocaties danwel mogelijkheden voor een tijdelijke voorziening?
- zijn er in de betreffende periode evenementen in de buurt gepland?

Tip!

Breng de situatie zo veel als mogelijk in kaart op het niveau van de verplaatsingsbewegingen en -motieven van het individu

Tip!

Veel van de genoemde zaken zijn reeds in een eerder stadium van het GO-project onderzocht. Gebruik dat reeds bestaande materiaal. RWS beschikt bijvoorbeeld over redelijk gestandaardiseerde H/B-onderzoeken

Veel van bovenstaande zaken zijn al in kaart gebracht in stap 2 van de algemene procesaanpak.

Breng OV-situatie in kaart

- is er überhaupt OV mogelijk op en rond de werkzaamhedenroute?
 - infrastructurele randvoorwaarden: zijn er (doorgaande) wegen, spoorwegen, trambanen, etc.? is de vluchtstrook te gebruiken als vrije busbaan? etc.
- wat is het bestaande OV-aanbod op en rond de werkzaamhedenroute?
- inventariseer van de OV-verbindingen om welke concessiehouders (vervoerbedrijven) en concessieverleners (regionale overheden) het gaat
- worden mogelijke omrijroutes of OV-lijnen ook al elders geclaimd?
- zijn er OV-werkzaamheden in de buurt op hetzelfde tijdstip gepland?
- welke speciale tarieven gelden op dit moment? (bijv. zomerzwerfkaart, dalkaartjes, euro-kaarjes, etc.)

Deze inventarisatie is deels reeds verricht in stap 2 van de algemene procesaanpak.

Budget voor mobiliteitsmanagement-maatregelen bepalen

Het beschikbare budget is een randvoorwaarde voor de mogelijkheden die er zijn. Vanzelfsprekend is het budget mede afhankelijk van de omvang van het project, de noodzaak tot maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de kwaliteit van de voorgestelde maatregelen. Zorg ervoor dat een eerste indicatie reeds in vroeg stadium bekend is.

c. Betrokken partijen

- projectdirecteur Groot Onderhoud RWS
- coördinator OV-pas RWS
- projectleider en projectmedewerkers RWS (van dit specifieke project)
- Steunpunt Mobiliteitsmanagement (AVV)
- andere Regionale Diensten RWS³
- ProRail
- OV-autoriteit(-en)
- bedrijfsleven, Kamer van Koophandel (o.a. H/B-informatie werknemers)
- evt. vervoermakelaar

Tip!

Betrek het bedrijfsleven actief bij het project. Zij hebben een groot belang bij de bereikbaarheid van hun bedrijf. Tracht ook financiële commitment te verkrijgen

d. Communicatie

Voornamelijk tussen genoemde betrokken partijen.

e. Budget / Capaciteit

Ca 60-80 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

³ O.a. afstemming: zijn er werkzaamheden in de buurt in dezelfde periode en tijdstip gepland? Is daarbij ook iets met OV geregeld, kan daar op worden aangesloten? Zijn er vergelijkbare projecten elders in het land?

2.2 OV-stap 2: Eerste afweging maatregelen

a. Doel

Op basis van de inventarisatie in OV-stap 1 en het vastgestelde afsluitingsscenario is een eerste inschatting maken van mogelijke maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement (groslijst) en de wijze waarop ze elkaar kunnen versterken. Dit ligt in het verlengde van stap 2 van de algemene procesaanpak.

b. Activiteiten

Onderzoek mogelijke maatregelen op het gebied van:

- Inzet van OV
- Vanpooling
- Stimuleren carpooling
- Inzet fiets
- Telewerken
- Overstappunten

Elke succesvolle flankerende maatregel leidt direct tot afname verkeersintensiteit, dus wees creatief en innovatief. Dit stappenplan gaat verder in op maatregelen op het gebied van 'inzet van OV'.⁴

c. Betrokken partijen

Zie OV-stap 1, maar nu met meer focus. Eventueel deelprojectgroepen oprichten voor bepaalde maatregelen cq locaties.

d. Communicatie

Communicatie voornamelijk tussen genoemde betrokken partijen.

e. Budget / Capaciteit

Ca 10-20 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

2.3 OV-stap 3: Bepaal doelstellingen

a. Doel

Bruto-verkeershinder (dat is de hinder die wordt ondervonden zonder mobiliteitsmanagement-maatregelen) omzetten in gekwantificeerde netto-verkeershinder.

Imago van RWS op peil houden, danwel vergroten.

b. Activiteiten

Ervan uitgaande dat inzet van OV als succesvolle maatregel wordt beschouwd, de volgende activiteiten:

Bepaal hoofddoel effect inzet OV

- hoeveel % moet de huidige verkeersdrukke op het wegvak en potentiële omleidingroutes afnemen om doorstroming te garanderen?
- tevredenheid publiek met genomen maatregelen (imago RWS)
- extra aandacht voor wegwerkzaamheden

Tip!

Doel van mobiliteitsmanagement-maatregelen is niet alleen minder verkeershinder, maar ook positief imago van RWS ("ze doen moeite om hinder te beperken")

⁴ Een handleiding voor het gebruik van andere maatregelen volgt.

Tip!

Overweeg om een aparte stichting op te zetten tbv de mobiliteitsmanagement rond een specifiek Groot Onderhoud-project. Eerdere projecten ('Stichting Amsterdam Zuidoost Bereikbaar') tonen aan dat een stichting waarin verschillende partijen de handen ineen geslagen hebben grotere slagkracht heeft dan de partijen afzonderlijk

Bepaal subdoelen inzet OV

- indien uit inventarisatie duidelijke clusters van verplaatsingsmotieven gekoppeld aan bepaalde H/B zijn gebleken, dan per groep concrete deeldoelstelling bepalen (bijvoorbeeld afname van X% van het aantal auto's naar bedrijventerrein Y):
 - bepaal voor welk soort verplaatsingsmotieven een verschuiving vanuit de auto nodig en mogelijk is, welke zijn kansrijk tgv omvang groep of geconcentreerde herkomst of bestemming?
 - woon-werk verkeer
 - onderwijs verkeer
 - recreatie verkeer
 - sociaal en overig verkeer

c. Betrokken partijen

- projectdirecteur Groot Onderhoud RWS
- coördinator OV-pas RWS
- projectleider en projectmedewerkers RWS (van dit specifieke project)
- evt. vervoermakelaar

d. Communicatie

Met betrokken partijen.

e. Budget / Capaciteit

Ca 15-20 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

2.4 OV-stap 4: Formuleer globale vraag richting vervoerder(s)

a. Doel

Globale vraag mbt 'inzet van OV' formuleren, opdat het eerste overleg met de (potentiële) vervoerder(s) en OV-autoriteit(en) gericht plaats kan vinden.

b. Activiteiten

Bepaal op basis van de uitgangssituatie (zoals bepaald in OV-stap 1) en de doelstellingen (zoals bepaald in OV-stap 3) globaal de vraag richting vervoerder(s). Elementen daarin zijn: 'dit gaat er gebeuren', 'dit verwachten we' en 'dit willen we bereiken'.

c. Betrokken partijen

- Steunpunt Mobiliteitsmanagement
- coördinator OV-pas RWS
- evt. vervoermakelaar

d. Communicatie

Met betrokken partijen.

e. Budget / Capaciteit

Ca 10-15 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

2.5 OV-stap 5: Stel concept-vervoerplan op

a. Doel

Een concept-vervoerplan dat in samenwerking concessieverlener(s) en concessiehouder(s) is opgesteld op basis waarvan een concrete offerte-uitvraag gedaan kan worden.

b. Activiteiten

Werk samen met concessiehouder(s) en concessieverlener(s)

- ga met globale vraag naar concessieverlener(s) en concessiehouder(s)
- vervoerplan is heel situatie-specifiek
- concessiehouder(s) en concessieverlener(s) zijn zeer goed op de hoogte van de situatie-specifieke omstandigheden. Werk in deze stap intensief met hen samen, zodat er een gezamenlijk gedragen en reële uitvraag wordt geformuleerd
- alle partijen hebben belang bij project. Maak die belangen expliciet (bijvoorbeeld RWS: garanderen doorstroming; OV-autoriteit en bedrijfsleven: garanderen bereikbaarheid; vervoerder: bereiken nieuwe klanten)

Tip!

De ervaring leert dat de ene vervoerder meer genegen is tot samenwerking dan de andere vervoerder. Toch is het heel belangrijk om een vervoerder al in vroegtijdig stadium om de tafel te krijgen. Een argument dat te gebruiken is, is dat de vervoerder in zijn reguliere exploitatie ook hinder ondervindt van de werkzaamheden en dat het dus ook in zijn belang is om mee te werken. In bijlage 3 is een lijst met adressen en contactpersonen opgenomen

Tip!

Soms kan het handig zijn om even wat zaken 'bovenover' te regelen, bijvoorbeeld tussen de projectdirecteur GO en de gedeputeerde of regiodirecteur van het vervoerbedrijf

Onderdelen concept-vervoerplan

- ga uit van de uitgangssituatie en doelstellingen (zoals bepaald in OV-stap 1 en 2)
- elementen in concept-vervoerplan:
 - maak inschatting welke huidige OV-verbindingen gebruikt kunnen worden
 - is het aanbod op deze voorzieningen thans voldoende (kwalitatief en kwantitatief)?
 - zijn er aanvullende voorzieningen nodig, zo ja welke verbindingen?
 - zijn de aanvullende voorzieningen:
 - trein (OV of charter)
 - openbaar vervoer (bus, tram, metro)
 - besloten vervoer (bus, tram, metro)
 - tarievenplan:
 - mogelijkheden tot aansluiten bij bestaande (speciale) tarieven
 - mogelijkheden inzet nieuwe tarief- en kaartsoorten
 - is er sprake van geconcentreerde bestemmingslocatie(s)? Zo ja, dan is inzet OV-pas een mogelijkheid. Overleg met Steunpunt Mobiliteitsmanagement of vervoermakelaar

Tip!

Een OV-pas geeft mensen de mogelijkheid om iedere dag te kiezen voor de vervoerwijze, afhankelijk van de agenda van die dag. Er hoeft niet steeds een apart kaartje gekocht te worden

Tip!

Indien er geen doorstroming voor de bus is gegarandeerd, staat die bus in dezelfde file als de auto's. Een gegarandeerde filevrije doorstroming biedt én meer kwaliteit én hogere wegcapaciteit

- zijn er mogelijkheden pendeldiensten vanaf P+R-terreinen, carpoolplaatsen en/of transferia?
- is een filevrije doorstroming van het OV te garanderen?

c. Betrokken partijen

- concessieverlener(s)/OV-autoriteit(en)
- concessiehouder(s)/vervoerder(s)
- Steunpunt Mobiliteitsmanagement
- coördinator OV-pas RWS
- evt. vervoermakelaar

d. Communicatie

Met partijen genoemd onder betrokken partijen.

e. Budget / Capaciteit

Ca 40-50 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

2.6 OV-stap 6: Vraag offerte(s) aan concessiehouder(s)

a. Doel

Het verkrijgen van een deugdelijke offerte voor de inzet van OV tijdens de werkzaamheden.

b. Activiteiten

Kies de vervoerder(s) aan wie offerte wordt gevraagd

De keuze van de vervoerder aan wie offerte wordt gevraagd is niet geheel vrij. Alternatief vervoer kan veelal binnen de concessie worden geregeld en als dat mogelijk is, dan is het ook verplicht. Het is van belang om te weten of de concessie is verleend voor een gebied of voor een type vervoer. Valt het alternatief vervoer onder de concessie, dan is afwijken slechts mogelijk onder de volgende omstandigheden:

- alternatief vervoer is niet mogelijk binnen de concessie (bijv. als die is toegespitst op een netwerk);
- het alternatieve vervoer tijdens de werkzaamheden concurreert niet met het bestaande vervoer (dit wordt bepaald door de concessieverlener);
- de concessiehouder kan onvoldoende capaciteit bieden.

Ontheffing is in bepaalde omstandigheden mogelijk op basis van artikel 29 Wp2000.⁵

Verstuur de offerte-uitvraag

Geef de vervoerder(s) voldoende tijd (minimaal 3 weken) om een (goede) offerte op te stellen.

c. Betrokken partijen

- afdeling bedrijfsvoering RWS (BIO)
- evt. vervoermakelaar

Tip!

Het ligt het meest voor de hand om (alleen) offerte te vragen aan de concessiehouder. Die kent het gebied en het biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van bestaande lijnen. Ook is het hiermee mogelijk om in de onderhandeling beloftes voor de langere termijn te maken en dus de onderhandelingspositie te versterken. Daarnaast speelt natuurlijk de tijdsdruk een rol. Met een nieuwe vervoerder in zee gaan vergt meer inspanning en dus tijd

⁵ Momenteel is er vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een werkgroep bezig met het opstellen van een handleiding voor de juridische mogelijkheden om gebruik te maken van artikel 29 Wp2000. Deze handleiding wordt te zijner tijd verspreid.

d. Communicatie

Intern met betrokken partijen.

e. Budget / Capaciteit

Ca 10-15 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

2.7 OV-stap 7: Beoordeel offerte(s)

a. Doel

Het beoordelen of de offerte(s) voldoet aan de gewenste kwaliteit en realiseerbaar is binnen het beschikbare budget.

b. Activiteiten

Beoordeel de kwaliteit van de offerte

Van belang is dat het aanbod concreet is. Let daarbij onder andere op de volgende zaken:

- vervoerplan met daarin:
 - de bestaande OV-lijnen die het betreft
 - de voorgestelde wijzigingen van die OV-lijnen
 - welke extra vervoervoorzieningen geboden gaan worden
 - de status van die extra voorzieningen (OV of besloten vervoer)
- kaartsoorten en tarieven
 - evt. OV-pas
- opbrengsten en risico (wat gebeurt er met de extra opbrengsten en de eventuele derving van opbrengsten doordat reguliere reizigers met de OV-pas gaan reizen)
- per vervoerder de noodzakelijke toestemmingen van de concessieverlener(s)
- per vervoerder een uitvoeringsplan (aantonen dat er voldoende materieel en personeel beschikbaar is, opgave eventuele onderaannemer(s), etc.)
- per vervoerder de eventuele juridische (en/of andere) aandachtspunten

Tip!

Er zijn zeer veel verschillende kaartsoorten en tarieven mogelijk, ook buiten het 'standaard'-assortiment van de vervoerder (zgn. 'Tariefgroep 9'). Kies of ontwikkel zo optimaal mogelijke kaartsoorten en tarieven

Verder zijn de volgende vragen van belang:

- Is er een vervolgaanbod opgenomen om reizigers ook na afloop van het project aan het OV te binden?
- Voldoet de offerte aan de verwachtingen?

Beoordeel de geoffreerde prijs

- Wat is de gevraagde bijdrage (per vervoerder)?
- In hoeverre zijn de (alternatieve) maatregelen te financieren uit het projectbudget?
- Hoe hoog is het maximaal beschikbare budget voor mobiliteitsmanagement?
- Hou ook rekening met eventuele meerkosten, tijdens de uitvoering van het project. Bij gebleken succes zal meer vervoer ingekocht moeten worden, terwijl bij minder vraag dan

Tip!

De decentrale overheid weet welke prijs hij moet betalen voor een regulier dienstregelingsuur (dru) of dienstregelingskilometer (drkm). Dat vormt een goede benchmark. Vraag daarnaar! Zie bijlage 3 voor adressen en contactpersonen

verwacht doorgaans niet minder kosten worden doorbelast door de vervoerder(s)

- Is de geoffreerde prijs redelijk? Wat waren de prijzen (per dru of per kilometer) in eerdere projecten (bij eigen of andere Regionale Diensten)?

c. Betrokken partijen

- afdeling bedrijfsvoering RWS (BIO)
- coördinator OV-pas RWS
- andere Regionale Diensten RWS
- evt. vervoermakelaar

d. Communicatie

Intern met genoemde partijen.

e. Budget / Capaciteit

Ca 15-20 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

2.8 OV-stap 8: Ga onderhandelen

a. Doel

Een scherper en kwalitatief beter aanbod verkrijgen.

Tip!

Evaluaties van de A29 en A27 laten zien dat veel mensen voor het eerst sinds tijden de bus weer eens probeerden. Dat is voor een vervoerder zeer interessant. Gebruik dat gegeven in de onderhandeling

b. Activiteiten

Onderhandel met beste aanbieder. Onderhandel over de prijs en over de inhoud. Tot nu toe is de ervaring dat de meeste vervoerders bij RWS alle kosten in rekening brengen. Van belang is om de vervoerder te overtuigen van het feit dat hij er zelf ook een belang bij heeft (bijv. meer reizigers, concrete doelgroep, positief imago, etc.) en er dus een investering tegenover mag staan.

Een goed onderhandelingsresultaat wordt bereikt door 'geven en nemen'. Wees dus wederkerig. Biedt de vervoerder(s) tegenprestatie, bijvoorbeeld:

- geld
- gegarandeerde filevrije doorstroming (bijv. via laat invoegen of toestaan gebruik parallelle langzaam verkeerweg)
- imagoverbetering
- mogelijkheid tot aanboren nieuwe doelgroep voor het OV
- verantwoordelijkheid communicatie: wie doet wat?
- verrichten van reizigersonderzoek en om niet beschikbaar stellen aan vervoerder (evaluatie)
- blijvende voordelen, ook na afronding project (bijv. vluchtstrookgebruik)
- etc.

c. Betrokken partijen

- vervoerder (aanbieder)
- coördinator OV-pas RWS
- evt. vervoermakelaar

d. Communicatie

Met betrokken partijen.

e. Budget / Capaciteit

Ca 15-30 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

2.9 OV-stap 9: Neem een Go/No-Go besluit

a. Doel

Op basis van offerte en onderhandelingsresultaat een beslissing nemen.

b. Activiteiten

Maatgevend voor besluit:

- kwaliteit oplossingen, mate waarin doelstellingen worden behaald, mate waarin geoffreerde vervoeraanbod aansluit op de vervoervraag
- kosten
 - prijs per dru
 - totaalprijs
- mate van vertrouwen in vervoerbedrijf:
 - coöperatieve opstelling
 - gedegen uitstraling
 - bereidwilligheid
 - pragmatische oplossingen
 - 'sense of urgency'
 - bereidheid tot investeren
 - etc.

c. Betrokken partijen

- Steunpunt Mobiliteitsmanagement
- coördinator OV-pas RWS
- evt. vervoermakelaar

d. Communicatie

Met betrokken partijen. Eventueel aangevuld met projectleider werkzaamheden of projectdirecteur Groot Onderhoud.

e. Budget / Capaciteit

Ca 4-8 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

- ***Bij Go: ga verder met OV-stap 11***

- ***Bij No-Go: ga verder met OV-stap 10***

2.10 OV-stap 10: Bredere uitvraag

a. Doel

Het verkrijgen van een offerte die wel aan de eisen (financieel en kwalitatief) voldoet.

b. Activiteiten

Overleg met concessieverlener(s) over mogelijkheden tot uitvraag aan vervoerbedrijven buiten concessiehouder(s):

- zie opmerkingen bij OV-stap 6

-
- onderzoek juridische mogelijkheden o.b.v. art. 29 Wp2000 (zie ook voetnoot 4)
 - strekking artikel 29: OV buiten concessie om mag in principe gesubsidieerd worden, op voorwaarde dat er geen sprake is van concurrentievervalsing of anderzijds inbreuk wordt gedaan op de exclusiviteit van de concessie.

Indien positief besluit: vraag offerte aan vervoerbedrijven buiten concessiehouder(s) met bestaande uitvraag (= resultaat OV-stap 4 en 5).

Herhaal vervolgens OV-stap 7 tot en met 9.

c. Betrokken partijen

- Ov-autoriteit
- KpVV
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGP
- juridisch adviseur
- evt. vervoermakelaar

d. Communicatie

Met betrokken partijen.

e. Budget / Capaciteit

Ca 10-15 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

'Worst case'-scenario 1: nog steeds 'No-Go' na bredere uitvraag

- **Stel doelstellingen bij**
 - *geen inkoop alternatief vervoer mogelijk op deze voorwaarden. Ga terug naar stap 3 en stel doelstellingen bij*
 - *overweeg om politieke of maatschappelijke druk uit te oefenen*
- **Betrokken partijen**
 - *evt. vervoermakelaar*
 - *evt. concessiehouder(s)*
 - *evt. politici*
 - *evt. media*

'Worst case'-scenario 2: geen enkele vervoerder wil meewerken

- **Kan een vervoerder worden gedwongen?**
 - *juridische dwang vanuit concessie mogelijk?*
 - *is concessieverlener daartoe bereid?*
 - *overweeg uitoefenen van politieke of maatschappelijke druk*
- Overweeg een andere vervoerder of besloten vervoer op grond van Artikel 29 van de Wet Personenvervoer. Meer hierover in de publicatie 'Langs de rand van het openbaar vervoer' van KpVV.*

2.11 OV-stap 11: Sluit contract(en) af

a. Doel

Het definitief vastleggen van de gemaakte afspraken.

b. Activiteiten

Leg het volgende vast:

- de vervoerkundige prestaties
- gewenste flexibiliteit (vraagafhankelijk vervoer etc.)
- monitoring tijdens uitvoering (wie doet wat en wat zijn de gevolgen?)
- toestemming concessieverlener(s) voor derde geldstroom (indien noodzakelijk)
- toestemming concessieverlener(s) voor tijdelijke aanpassing voorzieningenniveau (indien noodzakelijk)
- toestemming concessieverlener(s) voor speciale tarief en kaartsoort (meestal noodzakelijk)
- financiële afspraken en 'standaard' contractpunten

c. Betrokken partijen

- vervoerder (contractpartij)
- afdeling bedrijfsvoering RWS (BIO)
- Steunpunt Mobiliteitsmanagement
- KpVV
- evt. vervoermakelaar

d. Communicatie

Met betrokken partijen en met vervoerder (contractpartij).

e. Budget / Capaciteit

Ca 20-30 uur (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

2.12 OV-stap 12: Stel een extern communicatieplan op

a. Doel

Communicatieplan richting weggebruikers.

b. Activiteiten⁶

Zorg voor integrale externe communicatie

Zorg ervoor dat de communicatie over de inzet van OV -en breder: alle genomen maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement- past binnen het gehele communicatieplan rondom de werkzaamheden.

Integrale afstemming is dus vereist.

Communicatie over de inzet van OV kan deels 'stand alone', anderzijds is het belangrijk dat ook in algemene uitingen over de werkzaamheden (bijv. persberichten) aandacht wordt geschonken aan de mobiliteitsmanagement-maatregelen. Draag er zorg voor dat in het

Tip!

Een project staat of valt met een goede communicatie. Goede interne én externe afstemming is dan ook enorm belangrijk, zodat met één stem gesproken wordt

⁶ In het uiteindelijke document 'Procesaanpak Mobiliteitsmanagement bij Groot Onderhoud' wordt een leidraad communicatie bij GO-projecten opgenomen.

communicatieplan over het gehele project voldoende aandacht is voor het alternatief vervoer dat met bovenstaande procedure is geregeld.

Wijze van communicatie over de hinder is van groot belang. Als duidelijk wordt aangegeven dat verplaatsingen met de auto echt problematisch worden, maar dat je reëel alternatief biedt is dat wervend. Als daarentegen gecommuniceerd wordt dat de doorstroming voor de auto wordt gegarandeerd, is dat voor het alternatief vervoer niet echt wervend.

Werk samen met betrokken partijen en maak afspraken taakverdeling

Betrek zoveel mogelijk partijen bij de externe communicatie en maak afspraken over wie wat doet en wie waarvoor verantwoordelijk is. In ieder geval de vervoerder, de OV-autoriteit en het bedrijfsleven betrekken.

c. Betrokken partijen

- afdeling communicatie RWS
- vervoerder (contractant)
- OV-autoriteit
- bedrijfsleven, Kamer van Koophandel
- evt. vervoermakelaar
- projectdirecteur Groot Onderhoud RWS
- coördinator OV-pas RWS
- projectleider en projectmedewerkers RWS (van dit specifieke project)

d. Communicatie

- Intern bij opstellen communicatieplan met betrokken partijen.
- Extern richting weggebruikers.

e. Budget / Capaciteit

Ca 40-80 uur voor opstellen en afstemmen extern communicatieplan (interne RWS-uren en/of vervoermakelaar).

2.13 OV-stap 13: Externe communicatie

a. Doel

Weggebruikers op de hoogte brengen van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement rondom de werkzaamheden. Bewustwording van alternatieven voor autogebruik en verleiden tot gebruik van die alternatieven.

b. Activiteiten

Uitvoering van opgesteld extern communicatieplan.

c. Betrokken partijen

- afdeling communicatie RWS (centraal en regionaal)
- vervoerder (contractant)
- OV-autoriteit
- bedrijfsleven, Kamer van Koophandel

-
- evt. vervoermakelaar
 - projectleider en projectmedewerkers RWS (van dit specifieke project)

d. Communicatie

Extern richting weggebruikers.

e. Budget / Capaciteit

Afhankelijk van extern communicatieplan.

2.14 OV-stap 14: De uitvoering

Gedurende het gehele project bij voorkeur monitoring en onderzoek uitvoeren om vraag en aanbod op elkaar te kunnen afstemmen, communicatie bij te sturen en resultaten te kunnen delen.

2.15 OV-stap 15: De evaluatie

Begin tijdig met het opstellen van een plan om het project te monitoren en te evalueren, eventueel in samenwerking met Steunpunt Mobiliteitsmanagement of één van de adviesbureaus uit bijlage 3, onderdeel D. Monitoring kan bijdragen aan het tijdig ingrijpen tijdens het project, een evaluatie kan ervoor zorgen dat succes- en faalfactoren naar voren komen. Een evaluatie is niet alleen in het eigen belang, maar ook belangrijk om van elkaar te kunnen leren binnen de organisatie. In overleg met de afdeling communicatie kan de evaluatie ook dienen als bron voor een persbericht, artikel of presentatie.

3. De wereld van het OV

In het vorige hoofdstuk is een aantal termen uit de OV-wereld reeds de revue gepasseerd. Termen die u in meer of mindere mate bekend in de oren zullen klinken. In dit hoofdstuk is een beknopt overzicht van de wereld van het openbaar vervoer in Nederland gegeven. Er wordt ingegaan op de organisatorische aspecten rondom de OV-wereld, maar ook op (de uitvoering van) het openbaar vervoer zelf.

3.1 Wat is openbaar vervoer?

Openbaar vervoer (OV) is personenvervoer dat

- voor iedereen toegankelijk is;
- door meerdere mensen tegelijk gebruikt kan worden.

Openbaar vervoer wijkt daarin af van besloten vervoer, dat alleen toegankelijk is voor een beperkte, afgebakende groep mensen (bijvoorbeeld de leerlingen van een school die naar een zwembad gaan). Ook bedrijfsvervoer, waarbij een bedrijf een bus laat rijden om werknemers te vervoeren, hoort tot het besloten vervoer. Openbaar vervoer en besloten vervoer vormen samen het collectief vervoer.

Collectief vervoer moet het hebben van het bundelen van vervoerstromen, en niet van het leveren van maatwerk gericht op allemaal verschillende individuele behoeften. Hierin onderscheid het zich van individueel vervoer.

3.2 Vormen van openbaar vervoer

Het OV heeft vele verschijningsvormen. Vanuit verschillende invalshoeken is een ordening aan te geven. In onderstaande tabel is een aantal vervoervormen met relevante kenmerken opgenomen.

Tabel 1
Modaliteiten en kenmerken

Modaliteit	Productformule	Halte-afstand	Reis-afstand	Reizigers per dag
Trein	Hst (hoge snelheidstrein)	50 – 100 km	> 100 km	10.000 – 100.000
	Intercity/Snelrein	20 – 50 km	30 – 200 km	20.000 – 100.000
	Sprinter/Stoptrein	3 – 20 km	10 – 60 km	5.000 – 100.000
Metro/Tram	Metro	0,5 – 1 km	5 – 30 km	50.000 – 150.000
	Sneltram	500 – 800 m	5 – 20 km	25.000 – 100.000
	Tram	400 – 600 m	2 – 10 km	15.000 – 50.000
Bus	Interliner / Q-liner	3 – 10 km	10 – 40 km	1.000 – 15.000
	HOV	1 – 1,5 km	5 – 40 km	5.000 – 30.000
	Streekbus	400 – 700 m	5 – 30 km	500 – 30.000
	Stadsbus	300 – 400 m	2 – 10 km	1.000 – 30.000
Taxibusje	CVV	Geen	2 – 15 km	
	Buurtbus	300 – 400 m	2 – 10 km	
Boot	FFF (A'dam – Velsen)	25 – 30 km	25 – 30 km	500 – 1.000
	Waterbus (R'dam – Sliedrecht – Dordrecht)	5 – 10 km	5 – 30 km	500 – 1.000

3.3 Hoe kijkt een (potentiële) reiziger naar het OV?

In onderstaand plaatje zijn de belangrijkste overwegingen van (potentiële) OV-reizigers op woon-werkverkeer weergegeven.

Figuur 2

Overwegingen OV-reiziger



3.4 Wet- en regelgeving

3.4.1. Binnenlands spoorvervoer

Voor het nationale spoorwegnet (het zgn. Hoofdrailnet waarop NS rijdt) is de belangrijkste wet de spoorwegwet. De Rijksoverheid is opdrachtgever voor het spoorvervoer op het Hoofdrailnet. Er is vorig jaar een concessie verleend aan NS voor een periode van 10 jaar. In die concessie zijn prestatieafspraken gemaakt tussen NS als uitvoerder (concessiehouder) en de Rijksoverheid als opdrachtgever (concessieverlener). De concessie is onderhands verleend, dat wil zeggen dat er niet is aanbesteed.

3.4.2. Bus, tram, metro en regionaal spoorvervoer

Op 1 januari 2001 is de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) ingegaan waarin opgenomen is dat er alleen openbaar vervoer verricht mag worden nadat er een concessie is verleend.⁷ De concessie geeft een vervoerder het exclusieve, maar tijdelijke recht op het verrichten van openbaar vervoer binnen een bepaald gebied of op een bepaalde verbinding. De concessies worden verleend door decentrale overheden. Die decentrale overheden, ook wel OV-autoriteiten genoemd, zijn de twaalf provincies en zeven zgn. Wgr-plusgebieden (stadsregio's).

⁷ Behalve de Wp2000 is ook veel andere regelgeving van toepassing op het openbaar vervoer.

In de beginjaren was aanbesteding nog niet verplicht, nu wel. Een uitzondering is gemaakt voor het OV in de grote steden. Gezien de problematiek met metro en tram (m.n. gerelateerd aan de infrastructuur) is het OV in de grote steden voorlopig gevrijwaard van aanbesteding.

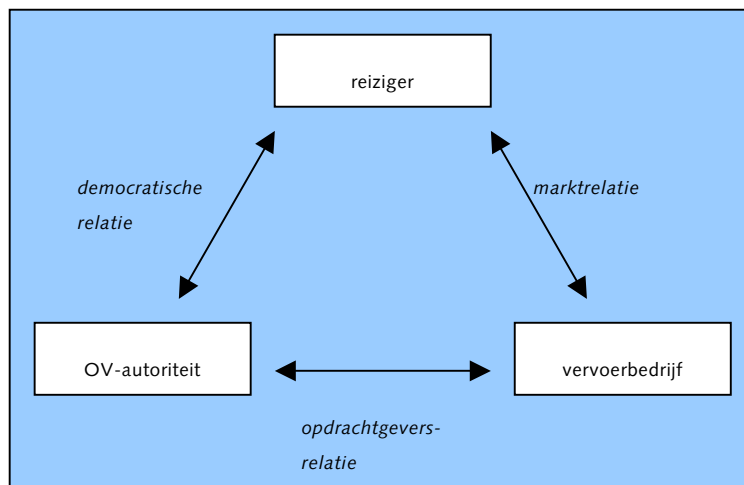
Een concessie moet niet worden verward met de vergunning die nodig is om überhaupt openbaar vervoer te mogen verrichten. De vergunning regelt de toegang tot het beroep en tot de markt. Vergunningen worden namens de minister verleend door de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

De Wp2000 regelt verder de rollen en taken van verschillende organisaties, zoals die van de concessieverlener, de concessiehouder, de consumentenorganisaties, de inspectie en de Vervoerkamer van de Nma. Verder verplicht de wet tot een klachten- en een geschillenregeling en tot afstemming met andere organisaties. Als een concessie overgaat naar een andere vervoerder is deze verplicht het personeel van de oude vervoerder over te nemen.

3.4.3. Driehoeksrelatie

Binnen het OV bestaat er een driehoeksrelatie tussen overheid, vervoerbedrijf en de reiziger. De overheid (het Rijk danwel de decentrale overheden) zijn opdrachtgever voor het OV. De vervoerders zijn opdrachtnemer en uitvoerder. De reizigers hebben via reizigers- en consumentenorganisaties de formele bevoegdheid om de overheid en de vervoerder te adviseren. Deze organisaties hebben zich op decentraal niveau verenigd in ROCOV's (Regionaal Overleg Consumenten OV) en op landelijk niveau in het LOCOV (Landelijk Overleg Consumenten OV).

Figuur 3
Driehoeksrelatie OV



Deze driehoeksrelatie heeft tot gevolg dat veranderingen in het OV geïnitieerd kunnen worden door twee partijen: de OV-autoriteit of de vervoerder. Iemand die verandering wil kan dus twee partijen benaderen. Welke van deze twee partijen het beste kan worden benaderd, verschilt van geval tot geval.

3.5 Marktwerking

De concessie geeft een vervoerder het exclusieve, maar tijdelijke recht op het verrichten van openbaar vervoer binnen een bepaald gebied of op een bepaalde verbinding. Dus geen concurrentie *op* de weg of rails, zoals in het Verenigd Koninkrijk, maar *om* de weg of rails. De looptijd van een concessie is bepaald op maximaal zes jaar. Als er zwaarwichtige redenen zijn, kan de minister een langere concessieduur toestaan. Redenen kunnen zijn: omvangrijke investeringen, samenvoeging van concessiegebieden en combinatie met de aanbesteding van regionale treindiensten. Voor de aanbesteding van regionale treindiensten geldt een concessieduur van vijf, tien of maximaal vijftien jaar.

De Wp2000 wordt binnenkort gewijzigd. De looptijd van concessies voor vervoer per bus, tram en metro wordt dan gesteld op maximaal acht jaar. Uitgezonderd de concessies van de gemeentelijke vervoerbedrijven (GVB's) en de tijdelijke ontheffingen moet al het regionale openbaar vervoer op 1 januari 2007 zijn aanbesteed. De GVB's moeten hun busvervoer in 2009 hebben aanbesteed en het railvervoer uiterlijk in 2017 of middels een gezamenlijk aanbesteding van bus, tram en metro in 2012.

Concessiegebieden en vervoerders

Op 1 april 2006 waren er 65 concessiegebieden en 12 lijnconcessies/-overeenkomsten. Deze concessies/overeenkomsten hebben betrekking op bepaalde lijnen of OV over water. Er waren op genoemde datum 20 vervoerbedrijven actief in het regionale openbaar vervoer: Area, Arriva, Aqualiner, Connexion (met dochteronderneming Hermes), DB Regionalbahn Rheinland, DB Regionalbahn Westfalen, GVB, GVU, HTM (met dochteronderneming SVD), Novio, Prignitzer Eisenbahn, RET, Stadsvervoer Nederland, Syntus, Taxicentrale Renesse, Veolia Transport (met de dochterondernemingen BBA, Limex en Stadsbus Maastricht) en Waterbus. De belangrijkste regionale vervoerders zijn echter Arriva, Connexion en Veolia/BBA voor het streekvervoer en GVB (Amsterdam), GVU (Utrecht), HTM (Den Haag), RET (Rotterdam) voor het stadsvervoer.

Voor wat betreft het binnenlandse openbaar spoorvervoer zijn er drie vervoerders actief (peildatum 1 januari 2006): NS (Hoofdrailnet en een aantal regionale lijnen), Arriva (regionale lijnen in Noord-Nederland) en Syntus (regionale lijnen in Achterhoek/Twente en Arnhem – Tiel). Aan het einde van dit jaar komen daar een tweetal nieuwe spelers bij: Veolia op twee lijnen in Limburg en Connexion op de verbinding Amersfoort-Ede-Wageningen. Arriva gaat vanaf december de spoorlijn Dordrecht – Geldermalsen rijden.

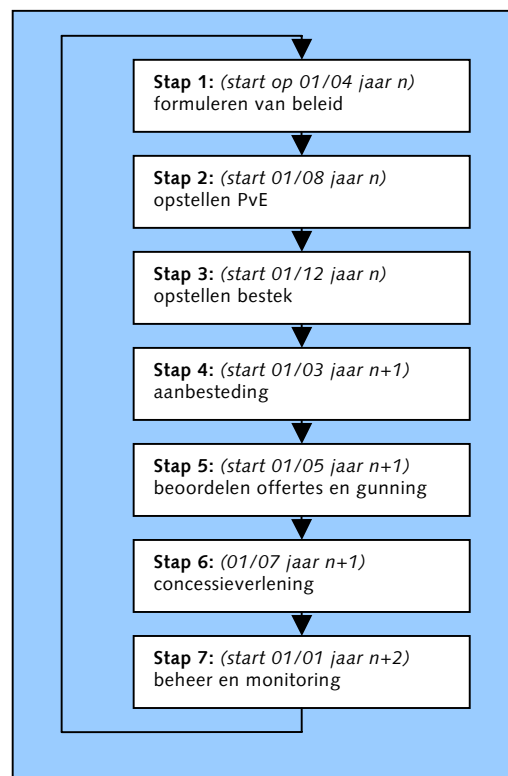
3.6 Van beleid tot concessie

De OV-autoriteiten maken beleid. Dit beleid leggen zij vast in een verkeer- en vervoerplan. Openbaar vervoer is een van de instrumenten waarmee de beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer kunnen worden bereikt. Op basis van dit beleid wordt een Programma

van Eisen voor het openbaar vervoer (PvE) opgesteld. Een PvE is altijd specifiek gericht op één concessie en is daarmee vaak concreter dan een beleidsdocument. Het PvE wordt vastgesteld door het dagelijks bestuur van de bevoegde overheid. Daarbij is inspraak door reizigers- en consumentenorganisaties verplicht. Vaak krijgen ook andere partijen (zoals gemeenten) de mogelijkheid om een advies uit te brengen op het concept-PvE. Het definitief vastgestelde PvE wordt verwerkt in een aanbestedingsdocument, het bestek (dat is de juridische vertaling van het PvE). Na gunning van de concessie wordt het bestek samen met de aanbieding van de vervoerder vertaald in de concessie. Vaak gebeurt dit door deze twee documenten als bijlage bij de concessie op te nemen.

De concessiecyclus ziet er dus als volgt uit:

Figuur 4
Concessiecyclus



3.6.1. Ontwikkelfunctie

In een PvE/bestek worden concrete eisen geformuleerd aan het openbaar vervoer, die later in de concessie worden opgenomen. Het gaat dan onder andere om eisen aan de volgende aspecten:

- Tariefstelling
- Dienstregeling
- Toegankelijkheid
- Sociale veiligheid
- Informatievoorziening
- Milieu

Daarbij is er de keuze om voorschriften functioneel of technisch vast te leggen. Een functioneel voorschrift is bijvoorbeeld: "mensen die slecht ter been zijn moeten met het OV kunnen reizen". De vervoerder kan

dan zelf bepalen hoe hij ervoor zorgt dat dit mogelijk is. Er zijn ook OV-autoriteiten die de technische details voorschrijven. Dan wordt bijvoorbeeld bepaald dat de instaphoogte niet meer mag bedragen dan 18 cm, er een oprijdplaat voor rolstoelen aanwezig dient te zijn, de bus over een volledig lage vloer dient te beschikken, etc. De vervoerder kan dan niet veel méér doen dan het uitvoeren van wat er in de concessie staat.

De activiteit om een vervoerdienst te ontwikkelen die voldoet aan bepaalde functionele eisen heet de *ontwikkelfunctie*. Indien een OV-autoriteit functionele eisen stelt, ligt de ontwikkelfunctie grotendeels bij de vervoerder. Indien de OV-autoriteit specifieke, gedetailleerd omschreven eisen stelt, ligt de ontwikkelfunctie bij de OV-autoriteit zelf. Overigens kan de ontwikkelfunctie voor verschillende onderwerpen op een verschillende manier verdeeld worden (bijvoorbeeld: overheid stelt tarieven vast, vervoerder maakt dienstregeling). Daarnaast moet de ontwikkelfunctie per onderdeel als een schuifbalk worden gezien: hij kan meer of minder bij de ene partij liggen. De ontwikkelfunctie bestaat dus niet.

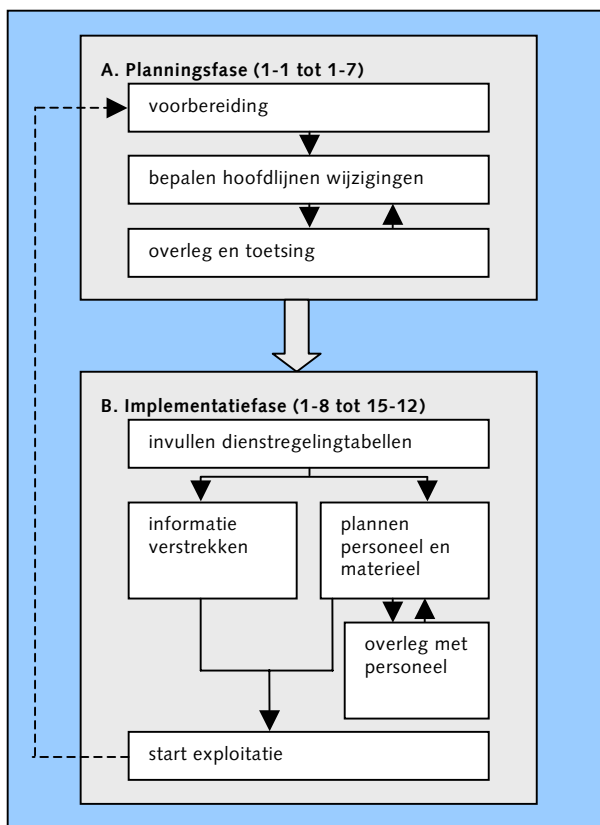
Er is ook geen standaard-verdeling te zien in Nederland, iedere OV-autoriteit doet het op zijn eigen wijze. Waar welk onderdeel van de ontwikkelfunctie ligt, verschilt dus van concessie tot concessie. In de provincie Noord-Brabant bijvoorbeeld wordt vrijwel alles bepaald door de provincie zelf. De vervoerder is een uitvoerder van wat de provincie voorschrijft. In de aanbesteding werd door de provincie dan ook slechts een prijs gevraagd van de vervoerder. In Limburg ligt dat weer heel anders: daar heeft de vervoerder veel meer eigen verantwoordelijkheid.

3.7 De dienstregelingcyclus

Een vervoerder die een concessie heeft verkregen neemt de uitvoering van het vervoer op zich. Daarnaast zal hij ontwikkeltaken vervullen. Alleen al omdat het mogelijk moet zijn om op nieuwe ontwikkelingen te reageren, zal iedere concessie ruimte bieden voor tussentijdse veranderingen.

Het belangrijkste onderdeel van tussentijdse wijziging is de dienstregeling. Een dienstregeling geldt meestal voor één jaar, en gaat doorgaans op een zondag medio december in. Wijzigingen in het aanbod (zoals het starten van een nieuwe lijn, het aanpassen van een route, een nieuwe halte of een extra rit) worden zoveel mogelijk geconcentreerd in één dienstregelingwijziging, omdat wijzigingen zowel voor het personeel als voor de reizigers gevolgen hebben. Eén moment met meerdere wijzigingen is dan overzichtelijker dan vele kleine. De dienstregelingcyclus kent een planningsfase en een implementatiefase en ziet er als volgt uit:

Figuur 5
Dienstregelingscyclus



3.8 Infrastructuur

Openbaar vervoer maakt gebruik van infrastructuur: weg, rails, halte of station. De infrastructuur is meestal niet in handen van de vervoerder, en vaak ook niet van de OV-autoriteit.

3.8.1. Het spoor

Het beheer en onderhoud van alle sporen in Nederland gebeurt door ProRail. ProRail is een zogenaamde taakorganisatie. Naast beheer en onderhoud zorgt ProRail voor de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding.

3.8.2. De weg

Het onderhoud van wegen en ook aanpassingen, zoals een nieuwe halte, een apart verkeerslicht, etc., geschiedt door de wegbeheerder.

Als wegbeheerder kunnen fungeren:

- het Rijk (i.c. RWS): rijkswegen
- de provincie: provinciale wegen
- de gemeente: meeste wegen binnen bebouwde kom
- het waterschap: dijkwegen

3.8.3. De halten

De halte behoort tot de weg en is daarmee in principe eigendom van de wegbeheerder. Ook deabri op een halte is over het algemeen de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Er zijn echter uitzonderingen op de regel. Soms zijn deabri's bijvoorbeeld eigendom van een vervoerder of van een reclame-exploitant. De haltepaal

daarentegen is altijd eigendom van de vervoerder, net als de op de halte aangebrachte informatie.

3.8.4. De stations

De stationsgebieden en -gebouwen zijn eigendom van NS Vastgoed. NS Stations exploiteert en beheert de commerciële ruimten van de stations. Zij zijn verantwoordelijk voor het beheer, exploitatie, kaartverkoop, service & informatievoorziening en tevens medeontwikkeling van stations. Tot slot speelt ProRail ook nog een rol. ProRail bouwt de stations en is eigenaar van de transferruimten (stationshallen, (rol)trappen, liften en perrons). Daarnaast is ProRail formeel verantwoordelijk voor het beheer van de transferruimten. Het feitelijk beheer heeft ProRail echter uitbesteed aan NS Stations.

3.9 Financiering OV

Het openbaar vervoer dat de vervoerbedrijven bieden, wordt betaald uit drie componenten:

- een subsidie van de OV-autoriteiten;
- opbrengsten uit kaartverkoop;
- eigen inkomsten uit commerciële activiteiten.

Subsidie van de OV-autoriteiten

De subsidie die de OV-autoriteit verstrekt aan een vervoerder vloeit voort uit de afspraken die zij met deze vervoerder hebben gemaakt in het kader van de concessieverlening. Voor het stads- en streekvervoer bedraagt de subsidie gemiddeld ongeveer 60% van de kosten. Het spoorvervoer op het Hoofdrailnet is kostendekkend, daar wordt geen subsidie voor gegeven. Het spoorvervoer op de regionale lijnen is niet kostendekkend, daar wordt dus wel aanvullende financiering via de overheid gegeven.

Het subsidiegeld is geheel of nagenoeg geheel afkomstig uit de brede doeluitkering (BDU) die het Rijk beschikbaar stelt voor tal van regionale verkeers- en vervoerdoeleinden, waaronder de exploitatie van het openbaar vervoer. Het Rijk verdeelt deze BDU via een vaste verdeelsleutel. Dus onafhankelijk van de regionale prestaties. Er zijn geen schotten in de BDU; de decentrale overheid kan zelf bepalen waaraan het de BDU besteedt. Dat kan dus ook aan infrastructuur voor het OV zijn. De Rijksoverheid verstrekt -in tegenstelling tot een paar jaar geleden- in principe geen projectsubsidies meer. Een uitzondering wordt gemaakt voor projecten groter dan € 112,5 mln (in de vier grote stadsregio's geldt het dubbele bedrag als ondergrens).

Opbrengsten uit kaartverkoop

De opbrengsten uit kaartverkoop komen binnen uit:

- *De verkoop van nationale vervoerbewijzen (NVB):* dat zijn de strippenkaarten, sterabonnementen, dagkaarten, netkaarten en OV-jaarkaarten. De verdeling van de opbrengsten gaat via het zogeheten WROOV-onderzoek. Dit onderzoek gaat na hoe het gebruik van deze vervoerbewijzen feitelijk is geweest.

-
- *Ov-studentenkaart*: het Ministerie van OCW heeft een grootgebruikerscontract afgesloten met de vervoerders ten gunste van studenten van 18 jaar en ouder. Hiervan gaat een deel naar regionale openbaar vervoer en een deel naar NS. De vervoerders hebben onderling afgesproken hoe de opbrengsten uit het studentenkaartcontract onder hen worden verdeeld. Op verzoek van de OV-autoriteiten berekenen zij ook de verdeling over de concessiegebieden. De OV-autoriteiten moeten dit weten met het oog op de aanbestedingen en de concessieverlening.
 - *Verkoop op de wagen*: Daarnaast is er de verkoop 'op de wagen' van ministrippenkaarten. De inkomsten van deze verkoop mag het betreffende vervoerbedrijf zelf houden; ze maken geen deel uit van een herverdeling over de vervoerbedrijven (via het WROOV).
 - *Regionale kaartjes*: steeds vaker maken vervoerders gebruik van speciale regio- of stadsgebonden kaartjes, zoals familiekaartjes, eurokaartjes en dalkaartjes. De officiële verzamelterm voor dit type kaartjes is 'Tariefgroep 9'. De inkomsten uit deze bron mag het betreffende vervoerbedrijf zelf houden; ze maken geen deel uit van een herverdeling over de vervoerbedrijven (via het WROOV). Een vervoerbedrijf mag - binnen de vastgelegde kaders van een concessie - zelf bepalen welke speciale kaartjes hij uitgeeft.

Commerciële activiteiten

Vervoerbedrijven ontvangen vaak ook inkomsten uit andere commerciële diensten, zoals diensten voor private partijen, reclame op de bus, vervoermanagement, vastgoed en projectmanagement. Het grootste deel van deze inkomsten staat los van die uit openbaar vervoerdiensten. Indirect spelen ze echter wel een rol, omdat de opbrengst kan leiden tot een scherpere inschrijving bij aanbestedingen en een hoge rendement van de vervoerbedrijven. Zo haalt NS het grootste deel van haar omzet uit vastgoed en projectontwikkeling. Het reizigersbedrijf van NS heeft de afgelopen jaren verlies gemaakt of net quitte gespeeld. Daarbij moet natuurlijk niet vergeten worden dat de winsten uit vastgoed en projectontwikkeling niet gemaakt zouden kunnen worden zonder het reizigersvervoer. Immers, zonder reizigers is een station ook niet nodig.

3.10 Afwegingen bij nieuwe voorzieningen

Als de vervoerder of de OV-autoriteit een vraag krijgt voor een nieuwe voorziening, wordt een afweging gemaakt op basis van onder meer de volgende aspecten:

- *De baten*: hoeveel nieuwe reizigers betreft het? Welk probleem of knelpunt los ik ermee op? Boor ik een groep reizigers aan die ik normaal gesproken niet zou bereiken? Kan ik die groep behouden voor het OV? Levert het informatie over reizigers en reizigersgedrag op? Krijg ik meer inzicht in reismotieven en reisgedrag?

-
- *De kosten:* wat zijn de kosten die met de aanpassing zijn gemoeid? Zijn het eenmalige of terugkerende kosten? Wat betekent het voor de exploitatie? Wie betaalt de kosten?
 - *De inkomstenderving:* wat zijn de gevolgen voor de huidige reizigers?
 - *De interne kosten:* hoeveel moeite moet ik ervoor doen? Kan ik rekenen op hulp en medewerking van anderen?
 - *De investeringskosten:* wanneer ga ik rendement zien?

Om een zo groot mogelijke kans op succes te hebben bij het realiseren van een aanvullende OV-dienst moet dan ook rekening gehouden worden met bovenstaande aspecten.

Bijlage 1: Begrippenlijst

Met een * gemarkeerde begrippen zijn elders toegelicht in deze begrippenlijst

Begrip	Betekenis
Aanbesteding	Uitvraag van een OV-dienst volgens de Europese Richtlijn Diensten. Gegund wordt doorgaan op 'economisch meest voordelige aanbieder', i.e. de meest gunstige prijs/kwaliteit-verhouding
Abri	Wachtruimte op een halte. Abri's vallen onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder*. In grote gemeenten worden abri's vaak geplaatst en schoongehouden door een commercieel bedrijf, dat inkomsten verwerft uit in de abri aangebrachte reclamepanelen
BDU	Brede Doel Uitkering. Het subsidiegeld dat het Rijk beschikbaar stelt aan decentrale overheden voor tal van regionale verkeers- en vervoerdoeleinden, waaronder de exploitatie van het openbaar vervoer, maar ook (OV-)infrastructuur
Besloten vervoer	Besloten vervoer is dat alleen toegankelijk is voor een beperkte, afgebakende groep mensen (bijvoorbeeld de leerlingen van een school die naar een zwembad gaan). Ook bedrijfsvervoer, waarbij een bedrijf een bus laat rijden om werknemers te vervoeren, hoort tot het besloten vervoer
Bestek	Document met informatie die bedrijven nodig hebben om bij een aanbesteding* een aanbieder uit te brengen
Buurtbus	Busdienst met kleine busjes en met een apart tarief. Bij een buurtbus hoort een buurtbus-comité dat de inzet van vrijwillige chauffeurs regelt. Het materieel wordt meestal ter beschikking gesteld door het vervoerbedrijf
Captives	De groep reizigers die voor hun verplaatsing geen beschikking hebben over een auto en daardoor niet kunnen kiezen of zij wel of niet van het OV gebruik maken voor een bepaalde verplaatsing (tegenhanger van keuzereizigers*)
Collectief vervoer	Openbaar vervoer en besloten vervoer vormen samen het collectief vervoer
Concessie	Het recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer* te verrichten in een bepaald gebied of bepaalde lijn gedurende een bepaalde periode
Concessiegebieden	Gebieden waarvoor een OV-concessie* verleend is. Momenteel zijn er 78 concessiegebieden in Nederland (stand 1 juni 2006)
Concessiehouder	Vervoerbedrijf waaraan een concessie* is verleend
Concessieverlener	Ov-autoriteit*, met de bevoegdheid om concessies* te verlenen voor openbaar vervoer* (de 12 provincies, 7 stadsregio's). Daarnaast is het Rijk concessieverlener voor het landelijke spoorvervoer op het Hoofdrailnet* en enkele regionale spoorlijnen
CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer. Vervoervorm tussen OV en taxi in. Het cvv biedt verbindingen van deur tot deur, van deur tot halte of van halte tot halte, rijdt niet op vaste tijdstippen en alleen als de reiziger van tevoren heeft gebeld. Het is meestal een combinatie van vervoer van gehandicapten en (voormalig) openbaar vervoer* op slechtbezette lijnen. CVV wordt steeds meer uitgevoerd onder de 'merknaam' Regiotaxi
Dienstregeling	Schema van reismogelijkheden, bestaande uit halteplaatsen en tijdstippen waarop een verbinding wordt geboden
DRU	Dienstregelinguur. Eenheid waarin wordt gemeten hoeveel OV er wordt geleverd. Zo is het aantal dru's van een lijn gelijk aan het aantal uren dat bussen onderweg zijn van beginpunt naar eindpunt en het vervoer open staat voor reizigers, inclusief korte stops onderweg maar exclusief eindpuntrust en ritten zonder reizigers van en naar de stalling
Frequentie	Het aantal ritten per uur (zie ook interval*)

Begrip	Betekenis
Hoofdrailnet	De belangrijkste spoorwegverbindingen in Nederland. Het Rijk heeft in 2005 een 15-jarige concessie verleend aan NS voor de exclusieve exploitatie van personenvervoer op het Hoofdrailnet
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer. De aanduiding wordt gebruikt voor tram- en bussystemen die een hogere kwaliteit bieden dan gebruikelijk, onder andere door het gebruik van mooier materieel en grotendeels vrije infrastructuur
Interliner / Q-liner	Snelbusdiensten met een hoger comfort dan de 'traditionele' bus, en een eigen tariefsysteem
Interval	Periode tussen twee ritten. Hangt nauw samen met frequentie*: als er ene frequentie van drie ritten per uur wordt geboden, is het interval meestal 20 minuten
Keuzereizigers	Reizigers die kunnen beschikken over een auto, en dus voor het maken van een verplaatsing kunnen kiezen tussen auto en OV (tegenhanger van captives*)
LOCOV	Landelijk Overleg Consumenten OV. Orgaan waarin de reizigers- en consumentenorganisaties zicht op nationaal niveau verenigd hebben om hun formele adviesrecht over het OV uit te oefenen
Modaliteit	Een technisch kenmerk dat aangeeft om wat voor voertuig en infrastructuur het gaat: trein, metro, tram, bus, taxibusje, boot
NVB	Nationale Vervoer Bewijzen. Kaartsoorten die geldig zijn in heel Nederland en waarvan de opbrengsten via het WROOV* verdeeld worden onder vervoerbedrijven
Ontwikkefunctie	De activiteit om een vervoerdienst te ontwikkelen die voldoet aan bepaalde functionele eisen
Openbaar vervoer	Openbaar vervoer is personenvervoer dat voor iedereen toegankelijk is en door meerdere mensen tegelijk gebruikt kan worden (itt tot besloten vervoer*)
Ov-autoriteit	Overheid die bevoegd is tot het verlenen van concessies* voor het OV. Ov- autoriteiten zin momenteel de provincies en 7 stadsregio's
Ov-chipkaart	Elektronisch vervoerbewijs dat naar alle waarschijnlijkheid in 2009 in Nederland wordt ingevoerd voor het gehele OV. De OV-chipkaart vervangt dan de huidige kaartsystemen (NVB*)
Productformule	Daarmee geven vervoerbedrijven vervoervormen van dezelfde modaliteit verschillende kenmerken mee
Programma van Eisen (PvE)	Samenstel van eisen aan een OV-dienst in een bepaald gebied, voorafgaand aan een aanbesteding. Een PvE is altijd specifiek gericht op één concessie. Het PvE wordt vastgesteld door het dagelijks bestuur van de bevoegde overheid. Daarbij is inspraak door reizigers- en consumentenorganisaties verplicht. Vaak krijgen ook andere partijen (zoals gemeenten) de mogelijkheid om een advies uit te brengen op het concept-PvE.
ROCOV	Regionaal Overleg Consumenten OV. Orgaan waarin de reizigers- en consumentenorganisaties zicht op regionaal niveau verenigd hebben om hun formele adviesrecht over het OV uit te oefenen
Wegbeheerder	Overheidsorgaan dat verantwoordelijk is voor (de inrichting van) de weg. Dat zijn: Het Rijk (i.c. RWS), de provincies, de gemeenten en het waterschap
Wgr-plusgebieden	Zeven stadsregio's die OV-autoriteit zijn in hun regio: ROA (Amsterdam), SRR (Rotterdam), Haaglanden (Den Haag e.o.), BRU (Utrecht), SRE (Eindhoven), KAN (Arnhem-Nijmegen) en Regio Twente (Twente). In deze gebieden zijn de provincies geen opdrachtgever voor het OV
WROOV	Via reizigerenquêtes worden verdeelsleutels vastgesteld waarmee de opbrengsten van de landelijk gekochte vervoerbewijzen worden verdeeld over de partijen. Dit onderzoek en vaststellen van de verdeelsleutels wordt het WROOV genoemd

Bijlage 2: Concessiegebieden

Stand 1 april 2006



[bron: KNV/Mobis]

#	concessiegebied	Ov-autoriteit	vervoerder	einddatum	optie
1	Groningen/ Groningen stad/ Drenthe	GGD	Arriva	14/12/2007	15/12/2009
2	Vlieland	Fryslân	Arriva	31/12/2007	
3	Terschelling	Fryslân	Arriva	31/12/2007	
4	Ameland	Fryslân	Arriva	31/12/2007	
5	Schiermonnikoog	Fryslân	Arriva	31/12/2007	
6/7	Noord-en Zuidwest Friesland	Fryslân	Connexxion	9/12/2012	
8	Stadsvervoer Leeuwarden	Fryslân	Arriva	30/12/2007	
9	Zuidoost-Friesland	Fryslân	Arriva	31/8/2008	
10	Zuidoost Drenthe	Drenthe	Connexxion	14/12/2010	
11	Zuidwest Drenthe/Overijssel noordoost	Drenthe/Overijssel	Connexxion	3/12/2009	3/9/2011
12	Salland	Overijssel	Connexxion	13/12/2007	13/12/2009
13	Twente	Regio Twente	Connexxion	10/12/2013	10/12/2015
14	Streeklijnen	Gelderland/Overijssel/Twente	Syntus	10/12/2013	

#	concessiegebied	Ov-autoriteit	vervoerder	einddatum	optie
	Zutphen-Hengelo-Oldenzaal				
15	IJsselmond	Flevoland/Overijssel	Connexxion	4/9/2011	
16	Stadsvervoer Lelystad	Lelystad - Flevoland	Connexxion	30/12/2009	
17	Stadsvervoer Almere	Almere – Flevoland	Connexxion	30/12/2009	
18	Streekvervoer Almere	Flevoland	Connexxion	13/12/2009	
19	Veluwe	Gelderland	Veolia	11/12/2010	
20	Achterhoek	Gelderland	Syntus	11/12/2009	
21	KAN Noord	KAN	Connexxion	31/12/2008	31/12/2009
22	KAN Zuid	KAN	Novio, Hermes	31/12/2008	31/12/2009
23	Rivierenland	Gelderland	Arriva	31/12/2008	
24	Utrecht oost	Utrecht	SVN	11/12/2008	
25	Stadsvervoer Amersfoort	Utrecht / Amersfoort	Connexxion	13/12/2008	
26	Wijk bij Duurstede	Utrecht	Connexxion	14/12/2008	
27	Utrecht noordwest	Utrecht	Veolia	14/12/2008	
28	Zuidwest Utrecht	Utrecht	Connexxion	14/12/2008	
29	Stadsvervoer Utrecht	BRU	GVU	31/12/2008	
30	Utrechtse Heuvelrug	BRU	Connexxion	11/12/2009	
31	BRU zuid	BRU	Connexxion	11/12/2009	
32	Gooi- en Vechtstreek	Noord-Holland	Connexxion	11/5/2011	
33/34	Noord-Holland noord (incl. Texel)	Noord-Holland / Alkmaar	Connexxion	13/12/2008	
35	Haarlem-IJmond	Noord-Holland	Connexxion	11/5/2011	
36	Waterland	ROA	Arriva	10/12/2011	
37	Zaanstreek	ROA	Connexxion	11/12/2010	
38	Amsterdam (bus, tram, metro)	ROA	GVB	31/12/2008	
39	Amstelland-Meerlanden	ROA	Connexxion, B-rental, SSK	15/12/2007	
40	Rijn- en Bollenstreek	Zuid-Holland	Connexxion	1/1/2011	
41	Haaglanden aggl. Den Haag bus	Haaglanden	HTM	31/12/2008	
42	Haaglanden tram/randstadrail Zoetermeerlijn	Haaglanden	HTM	2017	
43	Haaglanden streekbus	Haaglanden	Connexxion	31/12/2006	
44	Lokaal vervoer Delft en Zoetermeer	Haaglanden	Connexxion	31/12/2006	
45	Bus- en nachtnet Rotterdam	SRR	RET	31/12/2008	
46	Metro/tram Rotterdam, randstadrail	SRR	RET	31/12/2016	
47	Streekvervoer	SRR	Connexxion	31/12/2007	1/1/2010

#	concessiegebied	Ov-autoriteit	vervoerder	einddatum	optie
	Voorne-Putten				
48	Streekvervoer SRR overig	SRR	Connexxion	31/12/2008	
49	Hoeksewaard + Goeree-Overvlakkee	Zuid-Holland	Connexxion	30/12/2007	
50	DAV-gebied en treindienst Dordrecht-Geldermalsen ¹	Zuid-Holland	Arriva, NS, SVD	9/12/2006	
51/52	Schouwen-Duiveland /Tholen ²	Zeeland	Veolia, Connexxion	9/12/2006	
53	Midden-Zeeland	Zeeland	Connexxion	30/12/2008	
54	Zeeuws-Vlaanderen ³	Zeeland	Connexxion	9/12/2006	
55	West-Brabant ⁴	Noord-Brabant	Veolia	9/12/2006	
56	Stadsvervoer Breda ⁵	Noord-Brabant	Veolia	9/12/2006	
57	Stadsvervoer Tilburg	Noord-Brabant	Veolia	9/12/2006	
58	Stadsvervoer 's Hertogenbosch	Noord-Brabant	Veolia	9/12/2006	
59	Oost-Brabant ⁶	Noord-Brabant	Veolia	9/12/2006	
60	Stadsvervoer Oss	Noord-Brabant	Area	9/12/2006	
61	De Kempen	SRE	Veolia	31/12/2008	
62	Stadsvervoer Eindhoven	SRE	Hermes	31/12/2008	
63	De Peel	SRE	Hermes	31/12/2008	
64	Noord- en Midden-Limburg ⁷	Limburg	Hermes, NS	9/12/2006	
65	Zuid-Limburg ⁸	Limburg	Hermes, NS, Limex, SBM	9/12/2006	
X ⁹	HOV Groningen-Heerenveen-Lelystad	Groningen/Friesland/Flevoland	Connexxion	30/6/2011	
X ⁹	Treindiensten Groningen – Friesland	Groningen/Friesland	Arriva	10/12/2020	
X ⁹	Treindienst Zutphen – Apeldoorn	Gelderland	NS	11/12/2009	
X ⁹	Treindienst Ede-Wageningen – Amersfoort	Gelderland	Connexxion	9/12/2021	
X ⁹	Treindienst Arnhem – Tiel	Gelderland	Syntus	1/1/2009	
X ⁹	Lijnconcessie Heerhugowaard - Alkmaar – Schiphol	ROA	SSK	15/12/2007	
X ⁹	Lijnconcessie Noordwijk – Schiphol	ROA	B-rental	15-12-2007	
X ⁹	BRU sneltram Utrecht - Nieuwegein - IJsselstein	BRU	Connexxion	12/12/2013	

#	concessiegebied	Ov-autoriteit	vervoerder	einddatum	optie
X ⁹	Fast Ferry Vlissingen - Breskens	Zeeland	Veolia	14/03/2009	
X ⁹	Fast Ferry Rotterdam - Drechtsteden	Zuid-Holland	Connexxion	??	
X ⁹	Fast Ferry IJmuiden – Amsterdam ¹⁰	Noord-Holland	Connexxion	31/12/2007	
X ⁹	Randstadrail Rotterdam - Den Haag	SRR	RET	31/12/2016	

¹ Arriva is de vervoerder vanaf 10/21/2006 tot en met 18/12/2014

² Connexxion is de vervoerder vanaf 10/12/2006 tot en met 31/07/2012

³ Veolia is de vervoerder vanaf 10/12/2006 tot en met 31/07/2012

⁴ Connexxion is de vervoerder vanaf 10/12/2006 tot en met 31/12/2014

⁵ Connexxion is de vervoerder vanaf 10/12/2006 tot en met 31/12/2014

⁶ Hermes is de vervoerder vanaf 10/12/2006 tot en met 31/12/2014

⁷ Veolia is de vervoerder vanaf 10/12/2006 tot en met 9/12/2016

⁸ Veolia is de vervoerder vanaf 10/12/2006 tot en met 9/12/2016

⁹ X = lijnconcessie

¹⁰ Veolia is de vervoerder vanaf 1/1/2008 tot en met 31/12/2013 met als optie 31/12/2015

Bijlage 3: Adressen

- A. Ov-autoriteiten
- B. Vervoerbedrijven
- C. Overlegplatforms Consumentenorganisaties
- D. Vervoermakelaars

A. Ov-autoriteiten

Provincie Drenthe

OV-bureau Groningen Drenthe

Bezoekadres: Overcingellaan 15e Assen
Postadres: Postbus 189, 9400 AD Assen
Contactpersoon: Erwin Stoker
Telefoon: 0592 – 396 900
Telefax: 0592 – 396 919
E-mail: e.stoker@ovbgd.nl

Provincie Flevoland

Bezoekadres: Visarenddreef 1, Lelystad
Postadres: Postbus 55, 8200 AB Lelystad
Contactpersoon: Ron de Kuyper
Telefoon: 0320 - 265 587
Telefax: 0320 - 265 260
E-mail: ron.de.kuyper@flevoland.nl

Provincie Fryslân

Bezoekadres: Tweebaksmarkt 52, Leeuwarden
Postadres: Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden
Contactpersoon: Wim Brethouwer
Telefoon: 058 – 29 25 861
Telefax: 058 – 29 25 819
E-mail: w.j.brethouwer@fryslan.nl

Provincie Gelderland

Bezoekadres: Markt 11, Arnhem
Postadres: Postbus 9090, 6800 GX Arnhem
Contactpersoon: Gijs Pelsma
Telefoon: 026 – 35 99 612
Telefax: 026 – 35 98 383
E-mail: g.pelsma@prv.gelderland.nl

Provincie Groningen

OV-bureau Groningen Drenthe

Bezoekadres: Overcingellaan 15e Assen
Postadres: Postbus 189, 9400 AD Assen
Contactpersoon: Erwin Stoker
Telefoon: 0592 – 396 900
Telefax: 0592 – 396 919
E-mail: e.stoker@ovbgd.nl

Provincie Limburg

Bezoekadres: Gouvernement Limburglaan 10, Randwyck-Maastricht

Postadres: Postbus 5700, 6202 MA Maastricht

Contactpersoon: Wendy Houben-Gense

Telefoon: 043 – 38 98 919

Telefax: 043 – 38 97 684

E-mail: w.houben@prvlimburg.nl

Provincie Noord-Brabant

Bezoekadres: Brabantlaan 1, 's-Hertogenbosch

Postadres: Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch

Contactpersoon: Peter van Dalen

Telefoon: 073 – 68 12 812

Telefax: 073 – 61 41 115

E-mail: info@brabant.nl

Provincie Noord-Holland

Bezoekadres: Houtplein 33, Haarlem

Postadres: Postbus 3007, 2001 DA Haarlem

Contactpersoon: Jeske Reijs

Telefoon: 023 – 51 43 476

Telefax: 023 – 51 43 030

E-mail: reijsa@noord-holland.nl

Provincie Overijssel

Bezoekadres: Luttenbergstraat 2, Zwolle

Postadres: Postbus 10078, 8000 GB Zwolle

Contactpersoon: Peter Tommassen

Telefoon: 038 – 49 98 209

Telefax: 038 – 42 54 832

E-mail: pmh.tommassen@overijssel.nl

Provincie Utrecht

Bezoekadres: Pythagoraslaan 101, Utrecht

Postadres: Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

Contactpersoon: Gijs Knegt

Telefoon: 030 – 25 83 531

Telefax: 030 – 25 831 44

E-mail: gijs.knegtel@provincie-utrecht.nl

Provincie Zeeland

Bezoekadres: Koorkerkhof 18, Middelburg

Postadres: Postbus 524, 4330 AM Middelburg

Contactpersoon: Ferry Chervet

Telefoon: 0118 – 631 011

Telefax: 0118 – 613 104

E-mail: f.chervet@zeeland.nl

Provincie Zuid-Holland

Bezoekadres: Zuid-Hollandplein 1, Den Haag
Postadres: Postbus 90602, 2509 LP Den Haag
Contactpersoon: Tom Verhaar
Telefoon: 070 – 44 16 284
Telefax: 070 – 44 17 851
E-mail: tcj.verhaar@pzh.nl

BRU (Bestuur Regio Utrecht)

Bezoekadres: Maliebaan 34, Utrecht
Postadres: Postbus 14107, 3508 SE Utrecht
Contactpersoon: Wim Edelman
Telefoon: 030 – 28 62 525
Telefax: 030 – 28 62 500
E-mail: w.edelman@regioutrecht.nl

Haaglanden

Bezoekadres: Grote Marktstraat 43, Den Haag
Postadres: Postbus 66, 2501 CB Den Haag
Contactpersoon: Bert Takman
Telefoon: 070 – 75 01 648
Telefax: 070 – 75 01 595
E-mail: takb@haaglanden.nl

Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN)

Bezoekadres: Keizer Karelplein 32b, Nijmegen
Postadres: Postbus 6578, 6503 GB Nijmegen
Contactpersoon: Jan Harmsen
Telefoon: 024 – 32 97 979
Telefax: 024 – 32 97 970
E-mail: jharmesen@kan.nl

Regio Twente

Bezoekadres: Nijverheidstraat 30, Enschede
Postadres: Postbus 1400, 7500 BK Enschede
Contactpersoon: Thomas Windmulder
Telefoon: 053 – 48 76 552
Telefax: 053 – 48 76 502
E-mail: t.windmulder@regiotwente.nl

ROA

Bezoekadres: Weesperstraat 111, Amsterdam
Postadres: Postbus 626, 1000 AP Amsterdam
Contactpersoon: Nico van Paridon
Telefoon: 020 – 52 73 700
Telefax: 020 – 52 73 777
E-mail: nico@roa.nl

SRE

Bezoekadres: Keizer Karel V Singel 8, Eindhoven

Postadres: Postbus 985, 5600 AZ Eindhoven

Contactpersoon: Esra Broekhof

Telefoon: 040 – 25 94 570

Telefax: 040 – 25 94 540

E-mail: e.broekhof@rez.sre.nl

Stadsregio Rotterdam

Bezoekadres: Minervahuis I, Meent 106, Rotterdam

Postadres: Postbus 21051, 3001 AB Rotterdam

Contactpersoon: Linda van der Eijck

Telefoon: 010 – 41 72 389

Telefax: 010 – 40 47 347

E-mail: Leijck@sr.rotterdam.nl

Ministerie van Verkeer en Waterstaat**DGP**

Bezoekadres: Plesmanweg 1-6, Den Haag

Postadres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Contactpersoon: Rini de Jong

Telefoon: 070 – 35 17 745

Telefax: 070 – 35 17 212

E-mail: rini.de.jong@minvenw.nl

B. Vervoerbedrijven

Arriva Nederland

Bezoekadres: Trambaan 3, Heerenveen
Postadres: 626, 8440 AP Heerenveen
Contactpersoon: Dhr. M. Kruis
Telefoon: 0513-655855
Telefax: 0513-655809
E-mail: m.kruis@arriva.nl

B-Rental

Bezoekadres: van Berkelweg 32, Noordwijk
Postadres: van Berkelweg 32, 2203 LB Noordwijk
Contactpersoon: Dhr. E. Vermolen
Telefoon: 071-3656565
Telefax: 071-3656566
E-mail: eduardvermolen@beuktouringcars.nl

Connexion

Bezoekadres: Marathon 6, Hilversum
Postadres: Postbus 224, 1200 AE Hilversum
Telefoon: 035-6251600
Telefax: 035-6251699

Contactpersoon:
Jolanda A.P.M. Sengers
Nationale Producten
Connexion Nederland
Telefoon 06 53 80 69 19 (best bereikbaar)
035 6251521
j.sengers@connexion.nl

Regionmanagers: Dhr. C. Bot (Zuidwest); Dhr. W. Bakker (Noordwest);
Dhr. P. Siliacus (Zuid); Dhr. A. ten Have (Oost)
E-mail: k.bot@connexion.nl; w.bakker@connexion.nl;
p.siliacus@connexion.nl; a.t.have@connexion.nl;

GVB

Bezoekadres: Arlandaweg 100, Amsterdam
Postadres: Postbus 2131, 1000 CC Amsterdam
Contactpersoon: Dhr. A. Bolier
Telefoon: 020-4606060
Telefax: 020-4606401
E-mail: bolier@gvb.nl

GVU

Bezoekadres: Radboudkwartier 245, Utrecht
Postadres: Postbus 8222, 3503 RE Utrecht
Contactpersoon: Dhr. A. le Schot
Telefoon: 030-2363636
Telefax: 030-2316540
E-mail: a.leschot@gvu.nl

Hermes

Bezoekadres: Wilhelminasingel 18, Weert
Postadres: Postbus 10280, 6000 GG Weert
Contactpersoon: Dhr. H. van der Spek (Limburg); Dhr. C. Walraven (KAN); Dhr. F. Tilburg (SRE)
Telefoon: 0495-459898
Telefax: 0495-459900
E-mail: hans.vander.spek@hermesgroep.nl;
cees.walraven@hermesgroep.nl; fred.tilburg@hermesgroep.nl

HTM

Bezoekadres: Fluwelen Burgwal 58, Den Haag
Postadres: Postbus 28503, 2502 KM Den Haag
Contactpersoon: Dhr. P. Jansen
Telefoon: 070-3749000
Telefax: 070-3848729
E-mail: p.jansen@htm.net

Limex

Bezoekadres: Stationsplein 27, Maastricht
Postadres: Postbus 1533, 6201 BM Maastricht
Contactpersoon: Dhr. R. De Beer
Telefoon: 043-3260040
Telefax: 043-3263377
E-mail: rene.beer@veolia-transport.nl

Novio

Bezoekadres: Industrieweg 50, Nijmegen
Postadres: Postbus 117, 6500 AC Nijmegen
Contactpersoon: Dhr. P. van den Bosch
Telefoon: 024-3716800
Telefax: 024-3774554
E-mail: p.van.den.bosch@novio.nl

NS

Bezoekadres: Hgb IV, Laan van Puntenburg 100
Postadres: Postbus 2572, 3500 GN Utrecht
Contactpersoon: Joeri Jongeneel
Telefoon: 030 – 30 01 111
Telefax: 030 – 23 58 044
E-mail: joeri.jongeneel@ns.nl

RET

Bezoekadres: Vasteland 80, Rotterdam
Postadres: Postbus 112, 3000 AC Rotterdam
Contactpersoon: Dhr. M. Lenferink
Telefoon: 010-4476911
Telefax: 010-4475215
E-mail: memlenferink@ret.rotterdam.nl

SBM

Bezoekadres: Willem Alexanderweg 66, Maastricht
Postadres: Willem Alexanderweg 66, 6222 NC Maastricht
Contactpersoon: Dhr. R. de Beer
Telefoon: 043-3626340
Telefax: 043-3631430
E-mail: rene.beer@veolia-transport.nl

SSK

Bezoekadres: Smaragdweg 8, Alkmaar
Postadres: Smaragdweg 8, 1812 RJ Alkmaar
Contactpersoon: #nb#
Telefoon: 072-5410725
Telefax: 072-5410730
E-mail: info@touringcarbedrijfschilder.nl

SVD

Bezoekadres: Baanhoekweg 38, Dordrecht
Postadres: Postbus 371, 3300 AJ Dordrecht
Contactpersoon: Dhr. D. Baas; Dhr. B. Klijn
Telefoon: 078-6222231; 078-6222232
Telefax: 078-6222230
E-mail: d.baas@svd-stadsvervoer.nl; b.klijn@svd-stadsvervoer.nl

SVN

Bezoekadres: Industrierweg 50, Nijmegen
Postadres: Postbus 117, 6500 AC Nijmegen
Contactpersoon: Dhr. P. van den Bosch
Telefoon: 024-3716800
Telefax: 024-3774554
E-mail: info@stadsvervoernederland.nl

Syntus

Bezoekadres: Erdbrinkplein 9, Doetinchem
Postadres: Postbus 17, 7000 AA Doetinchem
Contactpersoon: Dhr. P. Lensink
Telefoon: 0314-350111
Telefax: 0314-332651
E-mail: lensink@syntus.nl

Veolia (BBA)

Bezoekadres: Mastbosstraat 12, Breda
Postadres: Postbus 3306, 4800 DH Breda
Contactpersoon: Dhr. G. Veenstra
Telefoon: 076-5281000
Telefax: 076-5221191
E-mail: gosse.veenstra@veolia-transport.nl

C. Overlegplatforms Consumentenorganisaties

[Per OV-autoriteit]

1. Landelijk

LOCOV

Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Koningskade 4, 2596 AA Den Haag
T 070 3519552 en 3519556
F 070 3519393
Info@Locov.nl

Deelnemende organisaties LOCOV: Reizigersvereniging ROVER (www.rovernet.nl), Consumentenbond (www.consumentenbond.nl), ANWB (www.anwb.nl), Chronisch Zieken en Gehandicapten-Raad (www.cg-raad.nl), Fietsersbond (www.fietsersbond.nl), Ouderenbond CSO (www.ouderenorganisaties.nl).

2. Friesland

ROCOV Fryslân

Dhr. A. van Nierop
Postbus 298
8901 BB Leeuwarden
info@rocovfryslan.nl

3. Groningen

Consumentenplatform OV

Dhr. drs. S.W. Rijpstra
Postbus 189
9400 AD Assen
s.rijpstra@ovbureau Groningendrenthe.nl

4. Drenthe

Consumentenplatform OV Drenthe

Dhr. drs. S.W. Rijpstra
Postbus 189
9400 AD Assen
s.rijpstra@ovbureau Groningendrenthe.nl

5. Regio Twente

ROCOV Twente

Mevr. G. Poppink
Postbus 1400
7500 BK Enschede
g.poppink@regiotwente.nl

6. *Overijssel*

ROCOV West-Overijssel

Dhr. G. Douma
Van Gelderplantsoen 67
8266 HD Kampen
g.douma@hccnet.nl

7. *Flevoland*

ROCOV Flevoland

Mevr. F. van der Horst
Postbus 55
8200 AB Lelystad
fleur.van.der.horst@flevoland.nl

8. *Gelderland*

Overlegplatform Gelderland/KAN

Dhr. A. Mouwen
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
a.mouwen@prv.gelderland.nl

9. *KAN*

Overlegplatform Gelderland/KAN

Dhr. A. Mouwen
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
a.mouwen@prv.gelderland.nl

10. *BRU*

Platform BRU

Dhr. R. Reijndorp
Postbus 14107
3508 SE Utrecht
r.reijndorp@regioutrecht.nl

11. *Provincie Utrecht*

ROCOV Utrecht

Dhr. W. Bos (USF)
Achter Sint Pieter 25
3512 HR Utrecht
wilco@usfstudentenbelangen.nl

12. *ROA*

Reizigersadviesraad ROA (RAR-ROA)

Dhr. Ing. B. van der Meulen
Postbus 626
1000 AP Amsterdam
bob@roa.nl

13. Noord-Holland

Commissie Consumentenorganisaties Haarlem-IJmond

Dhr. D. Jacobs
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid, sector Verkeer en Vervoer
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
jacobsh@noord-holland.nl

Commissie Consumentenorganisaties Gooi en Vechtstreek

Dhr. D. Jacobs
(adresgegevens zie Haarlem-IJmond)

Commissie Consumentenorganisaties Noord-Holland Noord

Dhr. J. Klinkhamer
directie Beleid, sector Verkeer en Vervoer
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
klinkhamerj@noord-holland.nl

14. SRR

Platform Reizigersbelangen Openbaar Vervoer (PROV)

Mevr. J. Weijdt
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam
jm.weijdt@sr.rotterdam.nl

15. Haaglanden

Consumentenplatform OV Haaglanden

Dhr. H. Mol
Postbus 66
2501 CB Den Haag
molh@haaglanden.nl

16. Zuid-Holland

ROVH Rijn- en Bollenstreek / Midden-Holland

Jan van de Woord
Foeliehof 8
2215 BP Voorhout
j.v.d.woord@wanadoo.nl

Reizigersoverleg DAV

Dhr. drs. K. Rotteveel
Stationsplein 7a
2801 AK Gouda
kees@ligpart.nl

Reizigersoverleg Midden-Holland

Dhr. drs. K. Rotteveel
Stationsplein 7a
2801 AK Gouda
kees@ligpart.nl

Reizigersoverleg Hoekse Waard - Goeree Overflakkee

Dhr. drs. K. Rotteveel
Stationsplein 7a
2801 AK Gouda
kees@ligpart.nl

17. Zeeland

Overlegplatform OV Zeeland

Dhr. drs. J. Louwerse
Buys Ballotstraat 6
4462 AP Goes
koos@ligpart.nl

18. SRE

Reizigersoverleg SRE

Drs. J.M. van Kessel
Frans Halsstraat 66
5613 KW Eindhoven
reizigersoverleg@dse.nl

19. Provincie Brabant

Reizigersoverleg Brabant

Postbus 3093
5003 DB Tilburg
info@reizigersoverlegbrabant.nl

20. Limburg

Platform OV Limburg

Mevr. W. Houben-Gense
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
w.houben@prvlimburg.nl

D. Vervoermakelaars

ADVIESBUREAU'S

AGV Adviseurs in mobiliteit

Bezoekadres: Leidseveer 10, Utrecht
Postadres: Postbus 2855, 3500 GW Utrecht
Contactpersoon: Pascal v/d Velde
Telefoon: 030-2655500
Telefax: 030-2655511
E-mail: agv@agv-advies.nl

Delft Infra Advies

Bezoekadres: Kluyverweg 2a, Delft
Postadres: Kluyverweg 2a, 2629 HT Delft
Contactpersoon: R. Michels
Telefoon: 015-2682612
Telefax: 015-2682614
E-mail: info@delft-infra-advies.nl

Mobycon

Bezoekadres: Tanthofdreef 15, Delft
Postadres: Postbus 2873, 2601 CW Delft
Contactpersoon: Inge Hoving
Telefoon: 015 - 2147899
Telefax: 015 - 2147902
E-mail: info@mobycon.nl

ECORYS Transport

Bezoekadres: Watermanweg 44, Rotterdam
Postadres: Postbus 4175, 3006 AD Rotterdam
Contactpersoon: Broos Baanders
Telefoon: 010 - 4538850
Telefax: 010 - 4523680
E-mail: transport@ecorys.nl

Goudappel Coffeng

Bezoekadres: Snipperlingsdijk 4, Deventer
Postadres: Postbus 161, 7400 AD Deventer
Contactpersoon: Anne Koot
Telefoon: 0570 - 666222
Telefax: 0570 - 666888
E-mail: goudappel@goudappel.nl

Inno-V

Bezoekadres: Korte Prinsengracht 91r, Amsterdam
Postadres: Postbus 14769, 1001 LG Amsterdam
Contactpersoon: Lars Lutje Schipholt
Telefoon: 020 - 4231323
Telefax: -
E-mail: mail@inno-V.nl

Keypoint Consultancy

Bezoekadres: Institutenweg 32, Enschede
Postadres: Institutenweg 32, 7521 PK Enschede
Contactpersoon: Cees Bakker
Telefoon: 053 - 4825700
Telefax: 053 - 4825729
E-mail: info@keypoint.nl

NEA

Bezoekadres: Sir Winston Churchillaan 297, Rijswijk
Postadres: Postbus 1969, 2280 DZ Rijswijk
Contactpersoon: Bert Schepers
Telefoon: 070 - 3988428
Telefax: 070 - 3988444
E-mail: bsc@nea.nl

TC&O

Bezoekadres: Markt 46, Eersel
Postadres: Postbus 88, 5520 AB Eersel
Contactpersoon: dhr. Wijne
Telefoon: 0497 - 532400
Telefax: 0497 - 532405
E-mail: info@tco-mvm.nl

TransTec adviseurs BV

Bezoekadres: Prins Hendrikkade 25, Amsterdam
Postadres: Postbus 14788, 1001 LG Amsterdam
Contactpersoon: Fred van der Blij
Telefoon: 020 - 6693034
Telefax: 020 - 6693586
E-mail: info@transtecadviseurs.nl

XTNT Experts in Traffic and Transport

Bezoekadres: St. Jacobsstraat 16, Utrecht
Postadres: Postbus 51, 3500 AB Utrecht
Contactpersoon: Ruud Verdiesen
Telefoon: 030 - 2398060
Telefax: 030 - 2398090
E-mail: info@xtnt.nl

VCC's**Bureau MOM Zuid-Holland**

Bezoekadres: Raoul Wallenbergplein 21c, Alphen aan den Rijn
Postadres: Postbus 2125, 2400 CC Alphen aan den Rijn
Contactpersoon: Charlotte van Aken
Telefoon: 0172 - 515835
Telefax: 0172 - 515615
E-mail: info@mobiliteitopmaat.nl

VCC Den Haag

Bezoekadres: -

Postadres: Antwoordnummer 10369, 4800 VB Breda

Contactpersoon: Ruben van den Hamsvoort

Telefoon: 070 - 3796543

Telefax: -

E-mail: info@vccdenhaag.nl

VCC Noord Nederland

Bezoekadres: Martinierkhof 27, Groningen

Postadres: Martinierkhof 27, 9712 JH Groningen

Contactpersoon: Gerard Vidom

Telefoon: 050 - 3183318

Telefax: 050 - 3185363

E-mail: info@vccnoord.nl

VCC Oost

Bezoekadres: Oude Oeverstraat 120, Arnhem

Postadres: Postbus 221, 6800 AE Arnhem

Contactpersoon: André Springveld

Telefoon: 026 - 3537680

Telefax: 026 - 3537699

E-mail: info@vccoost.nl

VCC Rijnmond

Bezoekadres: Schiedamsedijk 39a, Rotterdam

Postadres: Schiedamsedijk 39a, 3011 ED Rotterdam

Contactpersoon: Dick van Loon

Telefoon: 010 - 4000244

Telefax: 010 - 4119983

E-mail: info@vccrijnmond.nl

VCC Schiphol

Bezoekadres: Evert van de Beekstraat 4, Triport 1, Luchthaven Schiphol

Postadres: Evert van de Beekstraat 4, Triport 1, 1118 CL Luchthaven

Schiphol

Contactpersoon: A. Braam

Telefoon: 020 - 6531264

Telefax: 020 - 6534613

E-mail: vcc_schiphol@schiphol.nl

VCC Zuid-Holland Zuid

Bezoekadres: Noordendijk 250, Dordrecht

Postadres: Postbus 365, 3311 RR Dordrecht

Contactpersoon: Ronald de Bruijn

Telefoon: 078 - 6480690

Telefax: 078 - 6480691

E-mail: infovcc@vcczhz.nl

VenM

Bezoekadres: Pythagoraslaan 101, Utrecht
Postadres: Pythagoraslaan 101, 3584 BB Utrecht
Contactpersoon: Gabriëlle Dijkstra-van der Burg
Telefoon: 030 - 2582542
Telefax: 030 - 2582544
E-mail: info@venmadvies.nl

Verkeer.Advies

Bezoekadres: Haaksbergweg 75, Amsterdam Zuidoost
Postadres: Postbus 12432, 1100 AK Amsterdam Zuidoost
Contactpersoon: Wouter Verkerk
Telefoon: 020 - 7154010
Telefax: 020 - 7154015
E-mail: info@verkeeradvies.nl

KENNISCENTRA**Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)**

Bezoekadres: Gebouw De Nieuwe Maas, Boompjes 100 Rotterdam
Postadres: Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam
Contactpersoon: Wim van Tilburg
Telefoon: 010 - 2825000
Telefax: 010 - 282 5023
E-mail: info@kpvv.nl

Bijlage 4: Geraadpleegde bronnen

- Baar, Alexander de (RWS Noord-Holland) en Wouter Verkerk (Verkeer.Advies), *Hoe een koe een haas vangt. Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden*, presentatie op Nationaal Congres Mobiliteitsmanagement, 27 september 2006
- CVOV, (CV)OV Wegwijzer, Rotterdam, 2003
- De Munck, drs. G.B.G, c.s., *OV-pas slaat aan bij autoforens*, Verkeerskunde nr. 3, 2006, pp. 24-29
- Ideler, M. (verkeersmanager RWS DZL), *Gratis treinverkeer bij wegwerkzaamheden a58/a4 Bergen op Zoom*, presentatie 29 maart 2006
- KNV/Mobis, *Overzicht openbaar vervoerconcessies in Nederland, uitgave 2005*, Bijlage bij *Nederlands Vervoer, nr.6, juni 2005*
- KNV/Mobis, *Overzicht openbaar vervoerconcessies in Nederland, uitgave 2006*, Bijlage bij *Nederlands Vervoer, nr.6, juni 2006*
- KpVV, *Langs de rand van het openbaar vervoer. Een verkenning naar de exclusiviteit van de concessie*, Rotterdam, 2006
- OV Magazine, *Service*, nr.4-5, 29 juni 2006, pp.44-46
- RWS Noord-Holland & Stg. A'dam Zuidoost Bereikbaar, *Evaluatie Zuidoostpas groot onderhoud A9 Gaasperdammerweg*, Haarlem, 2005
- RWS Zeeland & Nederlandse Spoorwegen, *Evaluatie proef gratis treinvervoer tijdens wegwerkzaamheden*, Middelburg, juni 2006
- Verkeer.Advies, *Openbaar Vervoer Wegwijzer*, Amsterdam, 2003
- Website van Stichting Amsterdam Zuidoost Bereikbaar: www.amsterdamzuidoostbereikbaar.nl
- Website van A4/A10 bereikbaar: www.a4a10zuidbereikbaar.nl
- Website van KpVV: www.kpvv.nl
- Website van NS: www.ns.nl
- Website van ProRail: www.prorail.nl
- Website van Ministerie van Verkeer en Waterstaat: www.verkeerenwaterstaat.nl
- Website van Stichting OPC: www.stichting-opc.nl

Bijlage 5 Presentatie stappenplan



Stappenplan OV bij GO

AVV, Rijkswaterstaat
Bijeenkomst 14 september 2006

Wilko Mol
sr. adviseur

1



Inleiding

- Doel stappenplan:
 - handleiding voor inkoop ov of besloten vervoer bij GO-projecten
 - zowel voor kleinere als zeer grote GO-projecten toepasbaar
- Aspecten
 - hoe werkt het ov?
 - wat zijn de mogelijkheden? wat zijn de beperkingen?
 - hoe vind ik mijn weg in ov-land?
 - welke stappen moet ik ondernemen?
 - praktische bijlagen
 - adressen, contactpersonen, concessiegebieden
- Kader
 - hoofddocument 'Procesaanpak Mobiliteitsmanagement bij Groot Onderhoud' – in bewerking

1



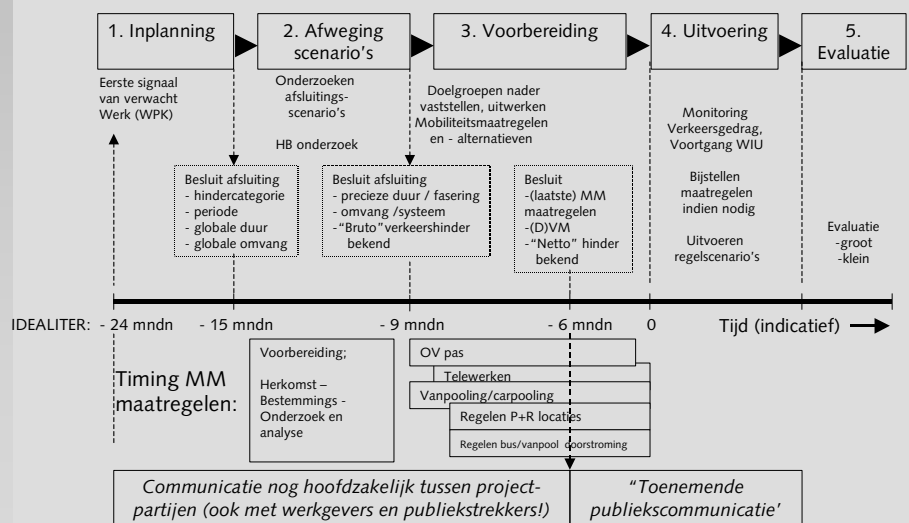
Stappenplan inzet ov

- Een van de bijlagen van 'Procesaanpak'
- 15 stappen vanaf begin tot evaluatie
- Samenwerking is sleutelwoord
 - Intern
 - Extern

3



Kader Procesaanpak Mobiliteitsmanagement bij Groot Onderhoud



2



Stap 1: Stel uitgangssituatie vast

- Randvoorwaarden bepalen
- Verkeerssituatie in kaart brengen
- Ov-situatie in kaart brengen
- Budget voor mobiliteitsmanagement-maatregelen bepalen

2



Stap 2: Eerste afweging maatregelen

- Onderzoek mogelijke maatregelen op het gebied van:
 - Inzet van ov
 - Vanpooling
 - Stimuleren carpooling
 - Inzet fiets
 - Telewerken
 - Overstappunten
- Iedere geslaagde maatregelen = minder auto's op de weg!

2

Stap 3: Bepaal doelstellingen

- Bruto-verkeershinder omzetten in gekwantificeerde netto-verkeershinder
- Imago van RWS op peil houden, danwel vergroten
- Hoofddoellen:
 - hoeveel % afname verkeersdruk?
 - mate tevredenheid publiek
 - extra aandacht voor GO-projecten
- Subdoelen:
 - indien mogelijk: nadere uitsplitsing naar doelgroepen

2

Stap 4: Formuleer globale vraag

- Op basis van stap 1-3 de globale vraag formuleren
- Vervolgens contact zoeken met concessiehouder(s) en concessieverlener(s)

2



Stap 5: Stel concept-vervoerplan op

- Werk samen met concessiehouder(s) en concessieverlener(s)
- Onderdelen concept-vervoerplan
 - mogelijkheden gebruik huidige ov-voorzieningen (kwalitatief en kwantitatief)
 - inzet aanvullende voorzieningen (trein, ov, besloten)
 - tarievenplan / ov-pas
 - doorstromingsmaatregelen

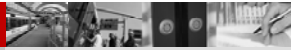
2



Stap 6: Vraag offerte(s)

- Vraag eerst aan zittende vervoerder
 - kent het gebied goed
 - juridisch eenvoudig
- Geef vervoerder voldoende tijd om offerte uit te brengen (min. 3 weken)

2



Stap 7: Beoordeel offerte(s)

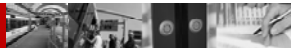
■ Kwaliteit

- concreet aanbod
- vervoerplan
- kaartsoorten en tarieven
- opbrengsten en risico
- noodzakelijke toestemmingen van de concessieverlener(s)
- uitvoeringsplan
- eventuele juridische (en/of andere) aandachtspunten
- vervolgaanbod aan reizigers

■ Prijs

- per vervoerder de gevraagde bijdrage
- te financieren uit het projectbudget?
- eventuele meerkosten?
- redelijkheid geoffreerde prijs

2

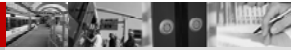


Stap 8: Ga onderhandelen

■ Goed onderhandelingsresultaat wordt bereikt door 'wisselgeld' aan te bieden, bijvoorbeeld:

- geld
- gegarandeerde filevrije doorstroming
- imagoverbetering
- mogelijkheid tot aanboren nieuwe doelgroep voor het ov
- verantwoordelijkheid communicatie
- verrichten van reizigersonderzoek
- blijvende voordelen, ook na afronding project
- etc.

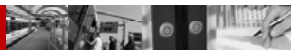
2



Stap 9: Neem een Go/No-Go besluit

- **Maatgevend:**
 - kwaliteit oplossingen
 - kosten
 - mate van vertrouwen in vervoerbedrijf

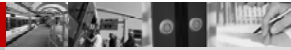
2



Stap 10: Bredere uitvraag

- **Indien geen 'go'-besluit wordt genomen:**
 - Vraag offerte aan vervoerbedrijven buiten concessiehouder(s)
 - Verkeer en Waterstaat werkt aan handleiding juridische mogelijkheden
- **Herhaal stap 7, 8 en 9**
- **Indien daarna nog geen 'go'-besluit:**
 - ga terug naar stap 3 en stel doelstellingen bij
 - overweeg politieke of maatschappelijke druk

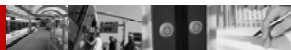
2



Stap 11: Sluit contract(en) af

- Leg alles goed vast:
 - de vervoerkundige prestaties
 - gewenste flexibiliteit
 - monitoring tijdens uitvoering (wie doet wat?)
 - toestemming concessieverlener(s) voor derde geldstroom (indien noodzakelijk)
 - toestemming concessieverlener(s) voor tijdelijke aanpassing voorzieningenniveau (indien noodzakelijk)
 - toestemming concessieverlener(s) voor speciale tarief en kaartsoort (meestal noodzakelijk)
 - financiële afspraken en 'standaard' contractpunten

2



Stap 12: Stel extern communicatieplan op

- Interne communicatie vanzelfsprekend al lang op gang gezet, dit betreft de externe communicatie naar publiek
- Zorg voor goede integratie met overige communicatie over het project
 - afstemming met afdeling communicatie RWS
- Werk samen met andere stakeholders
 - vervoerder
 - ov-autoriteit
 - bedrijfsleven, Kamer van Koophandel
 - ...

2



Stap 13: Externe communicatie

- Uitvoering extern communicatieplan
 - Ruim voor aanvang werkzaamheden

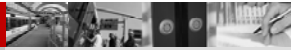
2



Stap 14: De uitvoering

- Gedurende het gehele project bij voorkeur monitoring en onderzoek uitvoeren
 - afspraken daartoe zijn reeds vastgelegd (zie stap 11)

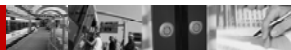
2



Stap 15: De evaluatie

- Samen met alle betrokkenen
- Leren voor de volgende keer, dus breed verspreiden (iig intern)

2



Tot slot

- Sluit het aan bij de verwachtingen?
 - toepasbaarheid (binnen geheel RWS)?
 - aansluiting bij praktijk alledag?
 - aanvullingen?
- Vervolgprocedure
 - opmerkingen worden verwerkt
 - rapport verschijnt over paar weken
 - dit stappenplan is op basis van eerste ervaringen
 - komende ervaringen worden bijgehouden en verwerkt in nieuwe versie(s)

2

Bijlage 6 Contactpersonen

Olaf van Duin	SDG	Projectdirecteur Groot Onderhoud
---------------	-----	----------------------------------

Laurens Schrijnen	DON	Coördinator OV-pas
-------------------	-----	--------------------

Gordon de Munck	AVV	Adviseur Mobiliteitsmanagement
-----------------	-----	--------------------------------

Regionale contactpersonen

Ellen Witvoet	DLB	
---------------	-----	--

Mado Ruys	DNB	
-----------	-----	--

Leendert van der Linden Alexander de Baar	DNH	
--	-----	--

Albert Dijkstra Hans Boogert	DNN	
---------------------------------	-----	--

Bart van oort	DON	
---------------	-----	--

Marjon Ponsen	DUT	
---------------	-----	--

Eras Wijkhuizen	DIJG	
-----------------	------	--

Lisenka Kuiper Marcel van der Meulen Jacqueline Boonstra	DZH	
--	-----	--

Rene Wondergem	DZL	
----------------	-----	--

Bijlage 7 Projectenlijst

OV-pas projecten tot en met oktober 2006:

3 weekenden maart /april	DZL	A58	Proef gratis treinvervoer Vlissingen - Roosendaal
30 juni – 21 juli 2006	DZH	A29	Heinenoordretour, met korting met de bus en een gratis pendelbus gedurende 22 dagen vanuit Hoeksche Waard en Goeree- Overflakkee naar Rotterdam, inclusief vervoer per metro in Rotterdam
Juli 2006	DNN	A28	Uitgebreidere mogelijkheden van 1-eurokaartje en gratis fietsenstalling
juli 2006	DZH	A13	Railrunner, voor 2 euro met de trein tussen Rotterdam en Den Haag, gedurende 2 weekenden
juli 2006	DNB	A58	A58 pendel, gratis buspendel van 7.00 tot 19.00 op 10 werkdagen tussen Bergen op Zoom en Roosendaal
juli - aug 2006	DZH	A27	Goedkoper en verruimde mogelijkheden 'Met Elkaartje' voor traject Breda – Utrecht gedurende 17 dagen (21 juli – 7 augustus)
juli - aug 2006	DZH	A27	Railrunner, voor 2 euro met de trein tussen Den Bosch en Utrecht gedurende 17 dagen (21 juli – 7 augustus)

21 juli – 15 sept.	DNH	A4/A10	A4/A10-Zuidpas, gratis openbaar vervoer voor werknemers in getroffen gebied van 21 juli tot 15 september icm andere mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen
2 t/m 10 september			Railrunner, voor 2 euro met de trein tussen Zwolle en Almelo gedurende 9 dagen
4 weekenden september / oktober	DUT	A12	Gratis bussen tussen Gouda, Woerden en Utrecht gedurende vier weekendafsluitingen van de A12
2 weekenden september	DZH	A4	Railrunner, voor 2 euro met de trein tussen Den Haag HS en Amsterdam Centraal
15 oktober t/m december	DON	N50	Goedkoper met de trein en bus tussen Zwolle en Kampen
14/15 en 21/22 oktober	DNH	N200	Railrunner, voor 2 euro met de trein tussen Haarlem en Amsterdam Centraal
Alle weekenden 11 november– 1 maart	DON	Waalbrug Nijmegen	Railrunner tussen Nijmegen en Arnhem Goedkoper met de bus (Novio) 2 euro (Elst, Bemmelen en Doornenburg)
Weekenden 1-4 + 8-11 december, 5-8 + 12-15 januari	DNH	A1 Vechtbrug	Goedkoper met de bus voor 1 euro Gooi – Amsterdam voor 2 euro Almere - Amsterdam (Connexxion)
20/21 januari	DUT	A2 Oog in Al	Railrunner, voor 2 euro met de trein tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal
16/18 + 23/25 maart	DNH	A9 Brug Zijkanaal C	VanAanarBeterkaartje Alkmaar Noord - Haarlem

31 maart 1 april	DNH	A10	Alkmaar Noord - Schiphol Heemskerk - Amsterdam via Haarlem
14/15 + 21/22 + 28/29 april		Coentunnel	En CXX bus en fastferry Velsen/Haarlem - Amsterdam
27/28/29 april		N-Z	VanAnaarBeterkaartje Hoorn – Schiphol
11/12/13 mei			En CXX bus
18/19/20 mei			Zaandam - Amsterdam
25/26/27 mei			
12/13 + 19/20 mei		DON	Waalburg Nijmegen
+ 2 juni t/m 1 juli alle weekenden		stakan	OV is geregeld conform eerdere contract met NOVIO e.a.
14/15 april		DNH	A9 Knooppunt Zaandam NS vanAnaarBeterkaartje
		DZH	A15 Ridderkerk Goedkoper met de Waterbus (CXX)
