

# Initiatieven ‘Samen op reis’

Bijlage bij het initiatiefstuk

**Samen op reis**

*OpStap naar een beter OV*

Utrecht, 13 maart 2013  
AR49/bijlage initiatieven

## Leeswijzer

In het initiatiefstuk ‘Samen op reis: OpStap naar een beter OV’ zijn 15 initiatieven beschreven. Deze initiatieven zijn ontwikkeld door werkgroepen bestaande uit medewerkers van de betrokken organisaties, die door de initiatiefgroep waren gevraagd om samen tot concrete voorstellen te komen. In het manifest zijn de initiatieven slechts beknopt opgesomd. In deze bijlage zijn de initiatieven nader uitgewerkt. Bij sommige initiatieven is al concreet aangegeven hoe het initiatief kan worden gerealiseerd, welke planning daarbij hoort, wie de trekker van het initiatief zal zijn en waar ondersteuning van (keten)partners nodig is. Andere initiatieven zijn nog niet zover uitgewerkt en gaat dat nog gebeuren. Dat betekent ook dat sommige initiatieven in volzinnen zijn beschreven, terwijl de teksten bij andere initiatieven nog zeer staccato zijn.

Voor al deze initiatieven geldt dat de initiatiefgroep het belangrijk vindt en zal bevorderen dat deze worden gerealiseerd, worden onderzocht en/of worden getest in de vorm van een pilot en bij goed resultaat worden uitgerold.

De ordening en nummering van de initiatieven in deze bijlage komt overeen met die in het initiatiefstuk.

## Inhoud

<b>Optimalisatie van OV-netwerken</b>	<b>3</b>
1 Pilot Noord Nederland	3
<b>'First-mile' en 'last-mile' aan het OV-netwerk toevoegen</b>	<b>4</b>
2 Pilot 'first-mile'/'last-mile' Rotterdam	4
3 Pilot 'first-mile'/'last-mile' rurale gebieden	5
<b>Verbeteren reisinformatie</b>	<b>7</b>
4 Verbeteren vindbaarheid en bekendheid P+R-terreinen	7
5 Doorontwikkeling Filewissel	10
<b>Verbeteren overstappunten</b>	<b>11</b>
6 Ontwikkelen formules voor overstappunten	11
7 Upgrading P+R-terrein Rotterdam-Alexander tot P+R Plus	15
<b>Vergroten van sociale veiligheid</b>	<b>17</b>
8 Ontwikkelen methodiek Veiligheidsscan & Veiligheidsmatrix	17
Verbeterd Toezicht (beschrijvende tekst)	20
<b>Gezamenlijke producten</b>	<b>22</b>
9 Menukaart	22
10 Gezamenlijk actie-aanbod OV-bedrijven	23
11 Gezamenlijk aanbod voor de zakelijke reiziger	24
<b>Randvoorwaarden bij samenwerking</b>	<b>26</b>
12 Ontwikkeling van modelconcessie	26
13 Ontwikkeling van spelregels voor geïntegreerde business cases	27
14 Bundeling van opdrachtgeverschap	28
15 Oplossen belemmeringen in de ordening	29

## Optimalisatie van OV-netwerken

### 1 Pilot Noord Nederland

#### *Werkgroep Ketenbenadering*

<b>Beschrijving</b>	Zorgen voor betere efficiency bij de aansluitingen van regionaal busvervoer op het spoorvervoer. Achterliggende visie: netwerk aanbieden, waarbij spoorvervoer de dikke lijnen bedienen (visgraatmodel).
<b>Effect voor de reiziger</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Verkorting van de reistijd door goede aansluiting</li><li>▪ Mogelijk hogere frequenties door betere efficiency</li><li>▪ Meer comfort door betere aansluiting op railvervoer.</li></ul>
<b>Eerste uitwerking van de aanpak</b>	Ontwerpen van: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Opzet netwerkmodel</li><li>▪ Omlopen van materieel en aansluitingen</li><li>▪ Inzet van kleinere voertuigen in stille uren en lijnen</li><li>▪ afspraken over tarieven en communicatie naar reizigers.</li></ul> Het betreft het gebied in de driehoek Groningen, Leeuwarden, Zwolle.
<b>Ondersteuning van ketenpartners</b>	Afspraken met: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ OV-bedrijven (NS, QBuzz, Arriva) over dienstregelingen en verdeling van kosten en opbrengsten</li><li>▪ Idem met concessieverleners (Friesland, Groningen, Drenthe).</li></ul>
<b>Planning</b>	Verkenning: eerste helft 2012 Invoering: dienstregeling 2014.
<b>Trekker</b>	OV-Bureau Groningen-Drenthe in samenwerking met provincies Groningen, Drenthe en Friesland, met ministerie van IenM en met vervoerders NS, Arriva en QBuzz.

## 'First-mile' en 'last-mile' aan het OV-netwerk toevoegen

### 2 Pilot 'first-mile'/'last-mile' Rotterdam

Werkgroep Ketenbenadering

<b>Beschrijving</b>	<p>Zowel in landelijke als in stedelijke gebieden zijn/raken woon-, werk- en recreatiegebieden te voet verder verwijderd van OV dan acceptabel is.</p> <p>Doelstelling is concepten te ontwikkelen die deze 'witte vlekken' in het netwerk aan kunnen vullen.</p>
<b>Effect voor de reiziger</b>	<p>Reizigers hoeven zich geen zorgen hoeven maken over bereikbaarheid van OV-knooppunten (<i>first mile</i>) respectievelijk bestemmingen (<i>last mile</i>)</p>
<b>Eerste uitwerking van de aanpak</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Inventarisatie van gebieden die verstoken zijn van OV incl. mogelijke herkomsten, bestemmingen en vervoerwaarde.</li><li>▪ Ontwikkelen voorstel type maatwerk dat hier het beste past, incl. winst in termen van gemak voor reizigers; kosten en opbrengsten.</li></ul>
<b>Ondersteuning van ketenpartners</b>	<p>Afhankelijk van type vervoer:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Bij individueel vervoer bijv. uitbreiden auto- en fietsparkeervoorzieningen, deelauto, OV-fiets.</li><li>▪ Bij collectief vervoer aan (deel)taxi, wijkbus, etc.</li></ul> <p>Medewerking van stadsregio is nodig (beleidskaders en financiering); gemeenten (financiering, inbreng andere middelen voor collectief vervoer) en aanbieders van kleinschalig vervoer, bijv. Greenwheels, OV-fiets, tuk tuk-company, RMC etc.</p>
<b>Planning</b>	<p>Q4 2012: RET R&amp;O: brainstorm concrete maatwerkvoorzieningen</p> <p>Q1 2013:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ SRR: vaststellen beleidslijn voorzieningen maatwerk.</li><li>▪ RET R&amp;O: Onderzoeken mogelijke samenwerking Nationaal Programma Rotterdam Zuid</li><li>▪ Uitwerken businesscases voor specifieke gebieden:<ul style="list-style-type: none"><li>□ n.a.v. brainstorm</li><li>□ Lansingerland</li><li>□ Pernis</li><li>□ fietsvoorzieningen lijn E.</li></ul></li></ul> <p>Introductie eerste pilots in 2013.</p>
<b>Trekker</b>	<p>RET in samenwerking met de Stadsregio Rotterdam (SRR).</p>

### 3 Pilot 'first-mile'/'last-mile' rurale gebieden

*Dit initiatief dient nog nader te worden uitgewerkt.*

---

<b>Beschrijving</b>	De initiatiefgroep zal bevorderen dat de provincies als concessieverleners in gesprek gaan om een pilot te initiëren in de rurale gebieden. Indien er succesvolle formules worden gevonden voor de first- en last-mile dan biedt dit ruimte om kritisch te kijken naar de invulling van het collectieve vervoer op 'dunne' lijnen. Grote lege bussen zijn niet alleen inefficiënt, zij zijn ook schadelijk voor het imago van het OV. Hierbij zal gekeken worden naar onder meer deelfiets, deelauto en deelbus-concepten waarbij mensen uit de straat of wijk zelf hun vervoer organiseren. Dit in combinatie met doelgroepenvervoer voor mensen die om allerlei redenen niet meer zelf kunnen rijden.
<b>Effect voor de reiziger</b>	Beter toegang tot OV.
<b>Trekker</b>	Provincie Friesland (onder voorbehoud) in samenwerking met Rover.

---

Initiatiefgroep 'Samen op reis: OpStap naar een  
beter OV'

## Verbeteren reisinformatie

### 4 Verbeteren vindbaarheid en bekendheid P+R-terreinen

#### Werkgroep Ketenbenadering

---

**Beschrijving** De opvatting dat de informatievoorziening rondom P+R-verbetering behoeft is breed gedragen. Vanuit het Actieplan 'Groeit op het Spoor' wordt hiervoor op landelijk en regionaal niveau een impuls uitgewerkt.

#### *Landelijke impuls*

ANWB, NS en 9292 hebben de ambitie uitgesproken om samen te werken bij de ontsluiting van P+R-informatie aan de reiziger. Doel van de samenwerking is om de kwaliteit van de P+R-informatie en de ontsluiting daarvan te verbeteren. ANWB, NS en 9292 hebben voor de ontsluiting van P+R-informatie via hun websites en mobiele applicaties ieder een voorstel uitgewerkt:

- ANWB: updaten, beheren en ontsluiten P+R-database. Verbeteren ontsluiting P+R-info op website
- NS: toevoegen van P+R-info aan reisadvies. Opnemen van P+R-info in mobiele applicatie reisplanner Xtra.
- 9292: aanbieden van P+R-planner (auto-OV) op website en app en aanbieden OV API aan derden.

#### *Regionale impuls*

In twee regionale pilotprojecten (Twente en Zuid-Limburg) wordt de vindbaarheid en bekendheid van P+R verbeterd langs drie oplossingsrichtingen (bewegwijzering, informatiesystemen- en kanalen, marketing & communicatie).

#### *Ondersteuning vanuit het Actieplan*

Kwink Groep is vanuit het Actieplan aangesteld voor procesondersteuning en verzorgt de coördinatie tussen planvorming en uitvoering van de voorstellen, voert regie op marketing & communicatie, begeleidt de nulmetingen en éénmetingen en organiseert de financiering van de voorstellen.

---

**Effect voor de reiziger**

- Betere en meer relevante informatie over P+R-voorzieningen neemt onzekerheid weg bij de (potentiële) keuzereiziger en kan daarmee het gebruik stimuleren.
- Op landelijk niveau geeft een goede ontsluiting van de P+R-informatie via websites en apps de gebruiker inzicht in de reistijd en in de prijs en de kwaliteit van het P+R-terrein en het natraject. Beter inzicht leidt tot meer en beter gebruik van de verschillende modaliteiten en de combinatie daarvan.
- Verbetering van de vindbaarheid en bekendheid van P+R-terreinen in de pilot regio's kan leiden tot een toename van het gebruik van de P+R-terreinen en OV. Tijdens de pilot projecten wordt gemeten welke effecten met de maatregelen worden bereikt.

---

---

**Eerste uitwerking  
van de aanpak**

*Landelijke impuls*

ANWB, NS en 9292 hebben voor de ontsluiting van P+R informatie via hun websites en mobiele applicaties ieder een voorstel uitgewerkt. Kwink Groep heeft de onderlinge samenhang bewaakt. In de voorstellen is sprake van cofinanciering. Daarbij is als uitgangspunt genomen dat de (eenmalige) ontwikkelkosten van de aanpassingen aan de websites/mobiele applicaties gefinancierd kunnen worden uit het Actieplan, en de kosten voor coördinatie, beheer en onderhoud voor rekening komen van de partijen. Voorts hebben partijen aangegeven bereid te zijn om - voor zover dat van toepassing is - de ontwikkelde functionaliteiten kostprijs-georiënteerd aan elkaar beschikbaar te stellen. De stuurgroep P+R heeft vanuit het Actieplan akkoord gegeven op de drie voorstellen. Uitwerking vindt momenteel plaats (zie planning).

*Regionale impuls*

In afstemming met Kwink Groep hebben de regio's Twente en Zuid-Limburg concrete voorstellen voor de verbetering van de vindbaarheid en bekendheid van P+R in de regio's ingediend waarbij sprake is van cofinanciering. De stuurgroep P+R heeft vanuit het Actieplan akkoord gegeven op de twee voorstellen. Uitwerking vindt momenteel plaats (zie planning).

---

**Ondersteuning  
van  
ketenpartners**

*Landelijke impuls*

- ANWB, NS en 9292 hebben de ambitie uitgesproken om samen te werken bij de ontsluiting van P+R-informatie aan de reiziger. Doel van de samenwerking is om de kwaliteit van de P+R-informatie en de ontsluiting daarvan te verbeteren.
- Voor het gebruik van een consistente database en een eenduidige definitie voor de eindgebruiker wat P+R inhoudt zal gebruik worden gemaakt van een gezamenlijke (ANWB, NS en 9292) te onderhouden en te voeden database. Verder wordt ook samenwerking met Q-park gezocht om realtime bezetting van parkeervoorzieningen te tonen.

*Regionale impuls*

- Bij de regionale pilot projecten zijn verschillende partijen betrokken zoals: gemeenten, provincies, NS, Q-Park en ProRail.

---

**Planning**

*Landelijke impuls*

- De planning van de drie landelijke voorstellen kent een doorlooptijd van ongeveer vier maanden. De geplande uitwerking van de ontwerp en realisatie/ontwikkeling fasen van de drie voorstellen vindt van oktober 2012 tot januari 2013 plaats.
  - Vanaf januari 2013 kan de reiziger gebruik maken van de verbeteringen via de websites en applicaties van NS, ANWB en 9292.
-



*Regionale impuls*

- Ook de regionale projecten kennen een gelijkende planning bestaande uit de volgende fasen:
  - 1 Nulmeting bezetting en bewegwijzering
  - 2 Opstellen bewegwijzeringplan
  - 3 Opstellen marketing- & communicatieplan
  - 4 Realisatie bewegwijzering
  - 5 Uitvoering marketing- & communicatieplan
  - 6 Evaluatie
- De doorlooptijd van de regionale pilotprojecten bedraagt ongeveer 1,5 jaar. De planning loopt van eind 2012 tot ongeveer halverwege 2014 (evaluatie). Vanaf de eerste helft van 2013 merkt de OV-reiziger in de praktijk de uitwerking van de maatregel. Dan is de bewegwijzering daadwerkelijk gerealiseerd en vindt marketing & communicatie plaats.

---

**Trekker**

NS in samenwerking met 9292, ANWB en ministerie van IenM.

---

## 5 Doorontwikkeling Filewissel

*Dit initiatief dient nog nader te worden uitgewerkt.*

---

<b>Beschrijving</b>	De NS en TomTom hebben in november 2012 de website <a href="http://www.filewissel.nl">www.filewissel.nl</a> gelanceerd. Met de filewissel kan de reiziger real-time beoordelen of het op dat moment sneller is om met de auto of met het OV naar zijn plek van bestemming te reizen. De initiatiefgroep wil bevorderen dat dit instrument wordt uitgebouwd voor de gehele OV-keten en als app beschikbaar wordt gesteld. In het voorjaar van 2013 wordt gestart met de uitvoering van het voorstel.
<b>Effect voor de reiziger</b>	Betere informatie over mobiliteitskeuze.
<b>Trekker</b>	NS.

---

## Verbeteren overstappunten

### 6 Ontwikkelen formules voor overstappunten

Het ontwikkelen van formules voor overstappunten is een voorstel dat door twee werkgroepen is gedaan: de werkgroep Ketenbenadering en de werkgroep Sociale Veiligheid. Deze twee voorstellen zullen bij de uitwerking worden geïntegreerd, waarbij sociale veiligheid als thema een plaats zal krijgen binnen de formules voor overstappunten.

#### De overstapformule

##### *Werkgroep Ketenbenadering*

---

**Beschrijving** Op dit moment heeft het OV een gefragmenteerde uitstraling. Voor de reiziger is dit effect het duidelijkst wanneer je een overstap maakt tussen verschillende vervoerders. Je raakt dan gemakkelijk gedesoriënteerd.

Een vanzelfsprekende en eenduidige inrichting maakt het OV-gebruik makkelijker en vertrouwd. Vanzelfsprekend betekent intuïtief en precies die informatie die je nodig hebt om verder te komen, op de juiste plek en het juiste moment. Doel is te komen tot een universeel toepasbare ontwerpfilosofie met vanzelfsprekendheid als uitgangspunt. Deze filosofie wordt gebaseerd op al bekende informatie en voorbeelden uit de praktijk.

Deze aanpak kan snel worden gerealiseerd. Met schouwen kunnen we direct aan de slag.

- op korte termijn worden de geschouwde stations verbeterd
- op middellange termijn formuleren we de principes voor een vanzelfsprekend OV in Nederland.

---

**Effect voor de reiziger** Overstappunten worden op een logische, vanzelfsprekende wijze ingericht. Ervaren reizigers kunnen snel en makkelijk hun weg vinden. Ook incidentele reizigers raken door een logische presentatie snel vertrouwd met het OV.

Een vanzelfsprekende uitstraling van het OV maakt het OV ook een vanzelfsprekender keuze.

Het OV draagt door een eenduidige uitstraling van de overstappunten bij aan de metropolitane kwaliteit en verhoogt de waarde van het stedelijk gebied.

Door het slechten van barrières en het introduceren van eenvoud in het systeem wordt het openbaar vervoer toegankelijker en socialer.

---

**Eerste uitwerking van de aanpak** *Allereerst* brengen wij de overstappartners bij elkaar. Aanwezig zijn vier categorieën: reizigers (vertegenwoordigd via Rover); medewerkers (personeel van de vervoersonderneming; vervoersbedrijven (de opdrachtnemers) en de vervoersautoriteiten (de opdrachtgevers). Met

---

---

hen organiseren we een schouw waaraan concrete verbeterpunten zijn gekoppeld.

*Tegelijkertijd* brengen wij de bestaande kennis en initiatieven bij elkaar om te komen tot de universele principes die uitkristalliseren in overstapformules. Bestaande 'formules' zijn bijvoorbeeld de haltes van het R-net, lijnennet en haltes van Breng, bewegwijzering Schiphol, van Tilburg de reisinformatie, van ProRail het eindbeeld stations. Deze formules kunnen toegepast worden binnen iedere huisstijl.

Belangrijk is een *cultuur* waarin *samenwerking* vooropstaat.

---

**Ondersteuning  
van  
ketenpartners**

*De partners* bepalen *zelf* hoe en op welk schaalniveau zij met elkaar aan de slag gaan. Ze hebben de wil om met elkaar te onderzoeken hoe zij gezamenlijk de bezwaren kunnen wegnemen die verantwoordelijk zijn voor de huidige gefragmenteerde en niet effectieve aanpak.

Zij onderzoeken hoe ze al *prototypend* en *bottom-up* (dus werken, bouwen en ontwikkelen in de praktijk) een overkoepelende ontwerpfilosofie kunnen ontwikkelen die vertaald kan worden naar de specificatie van vervoersautoriteiten (concessie), de invulling door vervoersondernemingen (convenant) en gemak en reisplezier voor de te onderscheiden reizigersdoelgroepen (controle).

De rol van de projectleider is cruciaal in het proces. De onafhankelijke projectleider moet ter zake deskundig, kordaat en verbindend op kunnen treden naar de partners.

---

**Planning**

De resultaten van een schouw (in Rotterdam en Overijssel) kunnen op korte termijn, binnen 2 à 3 maanden, worden gepresenteerd.

Binnen 4 à 6 maanden kan op basis van de praktijk, de wetenschap en onze gezamenlijke kennis de ontwerpfilosofie en de daaruit voortvloeiende formules worden gepresenteerd. De formules gaan over *vanzelfsprekende*:

- taal
- ontwerp
- communicatie
- inbedding
- organisatie
- branding.

*De partners* bepalen zelf op welk schaalniveau zij de kennis en kunde voor vanzelfsprekende overstappunten organiseren en borgen naar elkaar en naar de reizigers. Zij bepalen zelf op dat moment welke doorzettingmacht er nodig is en hoe deze georganiseerd wordt om (na 6 à 12 maanden) de formules uit te rollen in de andere vervoersgebieden.

---

**Trekker**

Rover in samenwerking met NS en ProRail.

---

## Investeren in de kwaliteit van bus-, trein- en metrostations ter verbetering van de reizigersbeleving

*Werkgroep Sociale Veiligheid*

---

<b>Beschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ (Losstaande) Busstations, (kleine) treinstations, metrostations en bushaltes vormen een toegangspoort voor het OV. De kwaliteit van deze stations en haltes staan in de beleving van de reiziger vaak voor de kwaliteit van het totale OV.</li><li>▪ Veel stations zijn weliswaar bereikbaar voor de OV-reizigers, maar zijn vaak niet uitnodigend (geven geen welkom-gevoel). Denk daarbij bijv. aan graffiti, een grauwe omgeving, veel zwerfvuil, gebrek aan bedrijvigheid en informatievoorziening die verouderd is of onvoldoende aanwezig.</li><li>▪ Toekomst: stations zijn in ieder geval schoon, heel en veilig, waarbij gebiedsaanpak centraal staat.</li><li>▪ Korte termijn: denk aan rolmodellen/adoptie van stations.</li><li>▪ Langere termijn: per station een gezamenlijke aanpak van meerdere partijen met een duidelijke regisseur die de continuïteit waarborgt.</li></ul>
<b>Effect voor de reiziger</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Een gezamenlijke investering in stations en haltes is in de ogen van de reiziger een verbetering van het OV (welkom-gevoel) en kan ervoor zorgen dat meer reizigers met het OV reizen en beter OV hebben en ervaren. Dit hoeven lang niet altijd grote wijzigingen en grootschalige verbouwingen in te houden.</li></ul>
<b>Eerste uitwerking van de aanpak</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Partijen die zitting nemen in het overleg zullen zich inzetten voor uitvoering van deze maatregel. Dit zullen zij doen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid. Vooral bij stations zijn vele partijen betrokken, die de handen ineen moeten slaan, ten gunste van de reiziger. Het nemen van de eigen en vervolgens delen van gezamenlijke verantwoordelijkheden vormt een belangrijke basis.</li><li>▪ Partijen kunnen daarbij leren van 'de burens' (wat is elders al gedaan en werkt goed?) en van beschikbare checklists (zie bijv. 'Hoe maak je van een station een leukere plek' van het KpVV uit 2008). Denk ook aan rolmodellen/adoptie van stations. Bijv: muurschilderingen sporticonen busstation Heerenveen, samenwerking met lokale bedrijven busstation Leeuwarden, adoptie door scholen van metrostations in Rotterdam.</li></ul>
<b>Ondersteuning van ketenpartners</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Belangrijke rollen zijn weggelegd voor gemeenten, stationsbeheerders, vervoerders en concessieverleners. Het is belangrijk dat de aanpak van sociale veiligheid niet ophoudt bij de deur van het station, maar dat het gehele omliggende gebied wordt meegenomen.</li><li>▪ Het belang van reizigers kan daarin leidend zijn (en aanleiding voor de verschillende partijen om 'iets' te doen dat boven de eigen verantwoordelijkheid uitstijgt). OV-reizigers zijn nl. niet alleen reiziger, maar ook inwoner, toerist, te gast in de stad, etc.</li></ul>

---

- 
- Vandaar dat de (regie)rol van gemeenten en concessie-verleners een logische is.

---

**Planning**

- Gemeenten en concessie-verleners attenderen op noodzaak hiermee aan de slag te gaan. Rover kan hiertoe het initiatief nemen, op basis van een eerste verkennende scan/integrale bril vanuit perspectief van de reiziger.
- Korte termijn: proef beginnen met een aantal geselecteerde stations (bijv. Krabbendijke, Hoorn, Barneveld Centrum, Apeldoorn, bus- en treinstation Doetinchem, Zutphen, Utrecht Overvecht, busstation Heerenveen).
- Langere termijn: per station met diverse betrokkenen (ook reiziger/omwonenden) een gezamenlijke aanpak formuleren, onder leiding van een regisseur die de continuïteit waarborgt (gemeente of concessie-verlener). Door middel van omgevingscan/inventarisatie van faciliteiten en wensen (betrokkenheid reizigers!) het proces op gang brengen om blijvend de kwaliteit van het station op peil te houden en te verbeteren/te bespreken.

---

**Trekker**

Rover in samenwerking met NS en ProRail.

---

## 7 Upgrading P+R-terrein Rotterdam-Alexander tot P+R Plus

### Werkgroep Ketenbenadering

---

<b>Beschrijving</b>	<p>Vorig jaar presenteerde de ANWB een visie P+R Plus. Doel is om inkomend verkeer in de metropoolregio vanaf belangrijke invalsroutes goede mogelijkheden te bieden om over te stappen op hoogwaardig OV naar de belangrijkste bestemmingen in de metropoolregio.</p> <p>De ANWB heeft haar visie uitgewerkt voor de metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Dit resulteert in een aantal locaties voor P+R Plus aan de rand van deze regio. Een daarvan is de huidige P+R Rotterdam Alexander. Dit is een geschikte locatie om de visie in de praktijk te brengen en te beproeven, want:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Gelegen aan de rand van Rotterdam naast de A20, dus 'filevrij' te bereiken</li><li>▪ Hoogwaardig OV richting R'dam centrum is beschikbaar (trein, metro).</li></ul> <p>Daarom wordt voorgesteld om de betrokken ketenpartners bijeen te brengen, om te zien wat nodig en mogelijk is om R'dam Alexander tot P+R Plus op te waarderen.</p>
<b>Effect voor de reiziger</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Makkelijk en snel bereikbaar</li><li>▪ Eindbestemming snel te bereiken</li><li>▪ Geen lange wachttijden voor OV en daardoor betrouwbare reistijden.</li></ul>
<b>Eerste uitwerking van de aanpak</b>	<p>ANWB en OV-Bureau Randstad nodigen betrokken ketenpartners uit voor een eerste verkenning, die (idealiter snel) uitmondt in een concrete uitwerking (plan van aanpak) voor het opwaarderen van P+R Alexander tot P+R Plus. Onderwerpen, die besproken zullen worden, zijn (niet limitatief):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Communicatie reizigers (informatievoorziening; vraagstimulering)</li><li>▪ Beschikbaar stellen (actuele) informatie</li><li>▪ Inrichting en voorzieningen P+R Alexander</li><li>▪ Monitoring van de effecten (gebruik P+R).</li></ul>
<b>Ondersteuning van ketenpartners</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ ANWB: ketenpartners bij elkaar brengen, toelichting visie P+R Plus, communicatie/infvoorziening richting leden en automobilist.</li><li>▪ OV-Bureau Randstad: ketenpartners bij elkaar brengen, samen met ANWB</li><li>▪ NS: aanbieder OV (trein)</li><li>▪ RET: idem (metro)</li><li>▪ Q-park (beheerder P+R): informatie beschikbaar stellen (bijvoorbeeld tarieven, beschikbare capaciteit)</li><li>▪ Gemeente Rotterdam/Stadsregio R'dam, verenigd in persoon van Jeannette Baljeu, lid stuurgroep "Toekomst OV": verantwoordelijk voor beleid/OV-concessie</li><li>▪ OV9292: verstrekken reisinformatie en P+R-info</li></ul>

---

---

<b>Planning</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Rijkswaterstaat: communicatie richting automobilisten (langs A20).</li><li>▪ Q1 2013: ANWB en OV-Bureau Randstad brengen betrokken ketenpartners bij elkaar (verkenning, uitwerking/plan van aanpak)</li><li>▪ Q2+Q3: realisatie benodigde maatregelen</li><li>▪ Q4: eerste evaluatie en indien nodig aanscherping/bijsturing.</li></ul>
<b>Trekker</b>	ANWB in samenwerking met OV-Bureau Randstad en ministerie van IenM.

---



## Vergroten van sociale veiligheid

### 8 Ontwikkelen met hodie Veiligheidsscan & Veiligheidsmatrix

#### Werkgroep Sociale Veiligheid

---

<b>Beschrijving</b>	<p>Een gemeenschappelijke en integrale aanpak van sociale veiligheidsproblemen door de betrokken partijen biedt de beste kans op duurzaam succes. Daarom wordt een methodiek ontwikkeld aan de hand waarvan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Inzichtelijk kan worden gemaakt waar veiligheidsproblematiek zich voordoet en wat deze precies inhoudt, door middel van een scan, uit te voeren door de concessieverlener. Daaruit blijkt met welke partijen samenwerking nuttig en nodig is.</li><li>▪ Samenwerking tussen betrokken partijen vorm kan worden gegeven, waarbij harde afspraken tussen partners worden gemaakt over de aanpak, verantwoordelijkheden en monitoring.</li></ul> <p>Samenwerking op het gebied van sociale veiligheid is niet nieuw: op veel plaatsen in het land bestaan al succesvolle veiligheidsarrangementen. Het is echter niet altijd nodig om arrangementen of convenanten te sluiten om op gebiedsniveau tot structurele samenwerking te komen. De te ontwikkelen methodiek voor samenwerking voorziet daarin.</p>
<b>Effect voor de reiziger</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Verbetering veiligheidsituatie:</i> De methodiek ziet op zowel objectieve als subjectieve veiligheid en moet dus leiden tot een afname van het aantal incidenten en een verbeterd veiligheidsgevoel van reizigers. Opkomende problemen worden eerder gesignaleerd.</li><li>▪ <i>Consistent beleid:</i> Omdat bij deze samenwerkingsmethodiek informatie generiek wordt gedeeld tussen alle betrokken partijen, kunnen reizigers en omwonenden ervan uitgaan dat het veiligheidsbeleid gecontinueerd wordt en consistentie geborgd wordt. Als er een nieuwe vervoerder komt, heeft dat niet direct impact op het gevoerde beleid. Voor vervoersorganisaties heeft dit als voordeel dat zij, wanneer zij zich als nieuwe partij inschrijven voor een aanbesteding, gedegen informatie ontvangen van de opdrachtgever over de sociale veiligheidssituatie in het betreffende concessiegebied.</li><li>▪ <i>Reizigersparticipatie:</i> In de samenwerkingsmethodiek (de veiligheidsmatrix) kunnen ook reizigers een plaats krijgen, bijvoorbeeld door bewoners uit te nodigen voor het gebiedsoverleg, of door als vervoerder bij reeds bestaande buurt-overleggen (zoals 'De Buurt Bestuurt').</li></ul>
<b>Eerste uitwerking van de aanpak</b>	<p>Deze te ontwikkelen methodiek bestaat uit de volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>Veiligheidsscan op concessieniveau:</i> in kaart brengen van de Ist-situatie. Resultaat: inzicht in lijnen of overstappunten waar zich de meeste problemen voordoen.</li></ul>

---

Deze scan gaat verder dan de risico-inventarisatie die concessieverlener en concessiehouder dienen uit te voeren op grond van het convenant sociale veiligheid openbaar vervoer (artikel 2 sub a). Die risico-inventarisatie vindt namelijk plaats basis van objectieve criteria, terwijl de methodiek voor de veiligheidsscan ook ruimte laat voor het meenemen van subjectieve gegevens, gegevens van politie, gemeenten, etc.

- *Veiligheidsmatrix als samenwerkingsmethodiek*: Een standaard matrix (format van de Veiligheidsmatrix) dient als handvat om structurele samenwerking op gebiedsniveau vorm te geven. Op lokaal niveau kan opnieuw een veiligheidsscan wordt uitgevoerd, om dieper inzicht te verkrijgen in de aard van de problematiek en dus de oplossingsrichting (o.a. de partijen die betrokken moeten worden).
- *Goede voorbeelden database*: Online database van voorbeelden en inspiratie ('good practices') en een overzicht van professionals die ervaring hebben met het opzetten van structurele samenwerkingsverbanden op gebiedsniveau en kunnen worden geconsulteerd (ook door opdrachtgevers).

---

**Ondersteuning van ketenpartners**

- De methodiek voor de veiligheidsscan dient als handvat voor concessieverleners.
- De gemeente is primair verantwoordelijk voor de lokale veiligheid. Uit ervaring blijkt dat initiatief uit de sector zelf nodig is om gemeenten (burgemeesters/ambtenaren OOV) te activeren om de samenwerking vorm te geven. Dat vraagt van de vervoersbedrijven, concessieverleners en Rover dat zij gemeenten aanspreken op hun verantwoordelijkheid.
- Welke partners dienen aan te sluiten bij het structurele samenwerkingsverband is afhankelijk van de lokale problematiek. Naast gemeente en politie kan bijv. worden gedacht aan scholen, sportcentra en horeca.

---

**Planning**

*Leren door te denken:*

Binnen 2 weken: De initiatiefgroep geeft gezamenlijk opdracht aan KpVV om de methodiek verder uit te werken/te professionaliseren (op basis van huidige praktijk in de OV-sector en op basis van de Matrix IV-methodiek van de politie).

Binnen enkele maanden na het verlenen van de opdracht: opdracht KpVV gereed. De beoogde eindproducten zijn:

- Invulformat voor de veiligheidsscan die kan worden gebruikt door OV-autoriteiten (op concessieniveau) en door lokale samenwerkingsverbanden (op gebieds-/lokaal niveau). Daarbij wordt ook een koppeling gelegd met het onderzoek van BZK naar de norm voor het aantal toezichthouders.
  - Format voor een veiligheidsmatrix waarin betrokken partners op lokaal niveau afspraken over de aanpak, verantwoordelijkheden en monitoring helder kunnen vastleggen en hen helpt om een overlegtafel over effectieve maatregelen en samenwerking
-

---

structureel vorm te geven.

Hierbij hoort ook een korte handleiding over hoe deze matrix kan worden gebruikt.

- Eerste verzameling en publicatie van 5 goede praktijkvoorbeelden en overzicht van professionals die kunnen worden geraadpleegd. KpVV heeft al veel voorbeelden van goede samenwerking op hun website staan, maar wil graag een workshop organiseren waarvoor alle OV-autoriteiten en vervoerders worden uitgenodigd om gezamenlijk te komen tot een selectie van 5 en deze te delen in een publicatie.

Langere termijn: bepalen of, en zo ja, hoe de veiligheidsscan in de bestekken (programma van eisen) zou moeten worden opgenomen.

*Leren door te doen:*

Binnen 2 maanden: start pilot in 1 concessiegebied, liefst in een regio waar eind 2013 een concessie ingaat, omdat dan de veiligheidsscan zou kunnen worden uitgevoerd en kan worden bekeken of het voldoet aan hetgeen het zou moeten opleveren.

---

**Trekker**

KpVV in samenwerking met vervoerders en overheden.

---

## Verbeterd Toezicht (beschrijvende tekst)

*Werkgroep Sociale Veiligheid*

### Pilot 'Verbeterd Toezicht'

Naar aanleiding van de Taskforce Openbaar vervoer, is vanaf september 2011 de pilot 'Verbeterd Toezicht' van start gegaan. Een poule van 60 toezichthouders is een jaar lang flexibel ingezet op hotspots en hottimes op basis van actuele incidentenregistratie. De inzet was concessie- en vervoerderoverstijgend: het toezicht werd niet ingezet op basis van lokale overwegingen per vervoerder, maar vanuit een regionaal belang. De pilot is in 5 pilotgebieden uitgevoerd.<sup>1</sup>

### Resultaten

De pilot is gedurende de looptijd in drie regio's geëvalueerd. Volgens het evaluatierapport heeft de pilot getoond dat extra, flexibel en concessieoverstijgend menselijk toezicht werkt. Volgens de onderzoekers is het aantal incidenten met gemiddeld 24% gedaald en laat het veiligheidsgevoel onder het personeel een duidelijke stijging zien, waarbij het effect het grootst is in probleemgebieden ('hotspots'). Ook zou de nieuwe werkwijze helpen om het veiligheidsniveau te handhaven tijdens concessiewisselingen.

De onderzoekers concluderen dat deze nieuwe manier van toezichthouden in het OV veelbelovend is gezien de resultaten en adviseren om die reden de inzet van flexibel, concessieoverstijgend toezicht te continueren.<sup>2</sup>

### Huidige stand van zaken

De projectleiding van de pilot heeft gepleit voor een landelijke uitrol van de werkwijze van de pilot. De vraag is alleen wie een eventuele landelijke invoering van de werkwijze gaat betalen. Daarnaast is niet iedere betrokken partij overtuigd dat een landelijke uitrol de beste oplossing is, maar dat maatwerk per regio meer voldoet aan de behoeftes. Het idee is dat overkoepelende inzet op lange termijn een besparing zal opleveren, maar op korte termijn kost de nieuwe werkwijze geld. Het ministerie van IenM heeft een financiële bijdrage toegezegd, waardoor de werkwijze in de pilotregio's tot minimaal 1 februari 2013 kan worden gecontinueerd. De minister heeft daarbij expliciet aangegeven dat dit een laatste financiële bijdrage is vanuit het ministerie aan de pilot. IPO en SkVV zien veel verantwoordelijkheid voor de vervoerder en zijn van mening dat eventuele uitrol in beginsel concessies, dan wel tussen vervoerders onderling op basis van hetgeen is afgesproken in vervoerconcessies, geregeld zou moeten worden.

De minister vindt dat de betrokken vervoerders en hun concessieverleners tijdig een beslissing moeten nemen over de toekomst van het concessieoverstijgend toezicht, omdat zij verantwoordelijk zijn voor gedecentraliseerd openbaar vervoer.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> De vijf pilotgebieden waren de stadsregio Amsterdam, stadsregio Eindhoven, Almere, provincie Noord-Brabant en provincie Zuid-Holland

<sup>2</sup> Twynstra Gudde, *Eindmeting Pilot Verbeterd Toezicht*, 4 oktober 2012 (in opdracht van Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland).

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2012/13, 28 642, nr. 57.

Ondertussen vinden ook op andere plaatsen ontwikkelingen plaats rondom toezicht in het OV. In het convenant sociale veiligheid - ook één van de resultaten van de Taskforce - is afgesproken dat er basisnormen komen voor de veiligheid van medewerkers en reizigers. Hierbij gaat het onder andere om een basisnorm voor het aantal in te zetten toezichthouders per lijn of concessie. Aan de ontwikkeling van deze norm of normen wordt momenteel gewerkt.

## Gezamenlijke producten

### 9 Menukaart

*Dit initiatief dient nog nader te worden uitgewerkt.*

<b>Beschrijving</b>	Om een meer overzichtelijk aanbod voor reizigers te realiseren, wordt een landelijk samenhangend aanbod van producten en tarieven (een 'menukaart') ontwikkeld in onderlinge samenwerking tussen overheden en vervoerders, voor zowel landelijk spoorvervoer als voor decentraal trein-, bus-, tram-, en metrovervoer. Afgesproken is om dit in het kader van het ROVB uit te werken. De initiatiefgroep wil in 2013 het landelijke samenhangende aanbod stimuleren, zodat in 2014 gestart kan worden met de invoering. De invoering zal gefaseerd geschieden.
<b>Effect voor de reiziger</b>	Overzichtelijker productaanbod.
<b>Trekker</b>	IPO in samenwerking met participanten in het ROVB.

## 10 Gezamenlijk actie-aanbod OV-bedrijven

### *Werkgroep Productportfolio*

---

<b>Beschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Actiekaart voor 1 dag onbeperkt reizen in het OV, nader te bepalen alleen weekend of ook door de week</li><li>▪ Kaartsoort (OV-zichtkaart, chipkaart) nader te bepalen</li><li>▪ Verkoop via retailoutlets van Kruidvat</li><li>▪ Prijs ongeveer 14-15 euro (nader vast te stellen), 10 weken geldig.</li></ul>
<b>Effect voor de reiziger</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kennismaken met het OV op basis van zichtkaart</li><li>▪ Verleiden reizigers na kennismaking met interoperabale chipkaart.</li></ul>
<b>Eerste uitwerking van de aanpak</b>	In voorstel eerste uitwerking van: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Verkoopkanaal en voorwaarden</li><li>▪ Detaillering propositie</li><li>▪ Verrekenmodel spoor en bus/tram/metro.</li></ul>
<b>Ondersteuning van ketenpartners</b>	Afspraken met: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ OV-stad en streek(bus)bedrijven maken rechtstreeks afspraken met Kruidvat over OV-diensten, exclusief spoor</li><li>▪ NS (in/na overleg met regionale spoorvervoerders) maakt afspraken voor spoordeel met Kruidvat en onderling maken NS en regionale spoorvervoerders afspraken over volledige acceptatie op hele spoor en over opbrengstverdeling</li><li>▪ Afspraken over lay-out Kruidvat-OV dagkaart, over handling actie-envelop Kruidvat dagkaart-actie, en over werkprocessen</li><li>▪ Definitieve afspraken met Kruidvat over actie-inhoud en pilotperiode in week 18 en 19. Tevens afspraken over een gelijke invulling in week 41 en 42 bij Kruidvat.</li></ul>
<b>Planning</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Uitvoering eerste helft 2013</li><li>▪ Voorbereiding kost 12 weken</li><li>▪ Akkoord uiterlijk in week 6 van 2013.</li></ul>
<b>Trekker</b>	NS, Veolia en RET.

---

## 11 Gezamenlijk aanbod voor de zakelijke reiziger

### *Werkgroep Productportfolio*

---

<b>Beschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aanbieden van Business Card voor zakelijke reizigers</li><li>▪ Post-paid reizen</li><li>▪ Koppeling aan andere modaliteiten (OV-fiets, GreenWheels) en faciliteiten (P&amp;R-terreinen, stalling, Q-park).</li></ul>
<b>Effect voor de reiziger</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sluit aan op grotere flexibiliteit in werkverbanden en werkvormen</li><li>▪ Betalen voor daadwerkelijk verbruik</li><li>▪ Zorg van deur tot deur</li><li>▪ Alles mobiliteitsdiensten op 1 rekening</li><li>▪ Toepasbaar voor andere specifieke doelgroepen.</li></ul>
<b>Eerste uitwerking van de aanpak</b>	Stand van zaken: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Business Card is een bestaand product van NS</li><li>▪ RET, HTM voert nu ook het product in samenwerking met NS</li><li>▪ Inzet om met overige vervoerders vergelijkbare afspraken te maken om te komen tot een gezamenlijke OV Business Card.</li></ul>
<b>Ondersteuning van ketenpartners</b>	Afspraken met: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ OV-bedrijven over verdeling van kosten, opbrengsten, producten en tarieven</li><li>▪ Eventueel met concessieverleners over tarieven</li><li>▪ Met bedrijven voor sluiten van contracten.</li></ul>
<b>Planning</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Technisch zijn alle OV vervoerders Q1 2013 klaar</li><li>▪ Afspraken over tarieven, kosten, clearing en settlement, en communicatie in de eerste helft van 2013</li><li>▪ Streven is de OV Business Kaart in 2013 beschikbaar te stellen.</li></ul>
<b>Trekker</b>	NS, Veolia, RET.

---



Initiatiefgroep 'Samen op reis: OpStap naar een  
beter OV'

## Randvoorwaarden bij samenwerking

### 12 Ontwikkeling van modelconcessie

*Dit initiatief dient nog nader te worden uitgewerkt.*

---

<b>Beschrijving</b>	Vervoerders en overheden ervaren in toenemende mate problemen in de contractering, met name bij aanbesteding van concessies. De huidige bestekken en concessies worden als te weinig flexibel ervaren en prikkelen onvoldoende tot innovatie in aanloop naar en lopende de concessie. De juridificering heeft aan beide kanten geleid tot risicomijdend gedrag. De vervoerders en de overheden willen dit doorbreken. Vereenvoudiging, flexibiliteit en innovatie in de contactvorming is nodig om met het OV stappen vooruit te zetten. De initiatiefgroep zal in samenwerking met het KpVV een modelbestek ontwikkelen voor aanbesteding van concessies waarin innovatie wordt gestimuleerd en flexibiliteit wordt ingebouwd om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen en meer efficiëntie te bereiken. In de concessie komt de nadruk te liggen op het beoordelen op basis van prestatie-indicatoren op basis van output. Tevens zullen in de nieuwe concessie de risico's worden benoemd en afspraken worden gemaakt over de financiële consequenties daarvan. In het voorjaar van 2013 worden de ingrediënten van de modelconcessie opgeleverd, waarna het in het tweede kwartaal van 2013 juridisch wordt uitgewerkt. De initiatiefgroep zal zich daarna inzetten om politieke draagkracht te realiseren voor toepassing van deze nieuwe concessies en vormen van samenwerking.
<b>Trekker</b>	Urgenda in samenwerking met IPO, SkVV, NS, FMN en KpVV.

---

### 13 Ontwikkeling van spelregels voor geïntegreerde business cases

<b>Beschrijving</b>	De opdrachtgevers en opdrachtnemers dienen gefaciliteerd te worden bij het maken van zakelijke afspraken in de samenwerking. Dit is tot dusver een belangrijke blokkade bij het aangaan van praktische vormen van samenwerking. Veel samenwerkingsprojecten zonder nadere afspraken zorgen voor een scheve verdeling van kosten en opbrengsten. Dit blokkeert onnodig samenwerkingsovereenkomsten. De initiatiefgroep stelt spelregels op voor samenwerking, waarbij het maatschappelijke rendement van een gezamenlijke business case groter is dan de afzonderlijke business cases. Met behulp van de spelregels voor vervoersbedrijven en overheden kunnen gezamenlijke activiteiten met een positieve business-case worden doorgezet. De spelregels worden ontwikkeld op basis van de concrete ervaringen met onder meer de pilots voor optimalisering van de netwerken.
<b>Effect voor de reiziger</b>	Meer en beter aanbod OV.
<b>Planning</b>	In de eerste helft van 2013 komen spelregels beschikbaar. Hieronder is een eerste aanzet voor de spelregels opgenomen.
<b>Trekker</b>	FMN in samenwerking met NS, IPO en SkVV

#### **Uitgangspunten**

- Basis (spel)regel is, dat er een win-win-win situatie moet zijn voor de participanten. Dit uitgangspunt impliceert dat de financiële impact per speler niet als eerste hoeft te worden besproken, maar dat deze in een later stadium kan worden behandeld. Dit maakt dat er veel meer focus kan komen op gezamenlijke ontwikkeling van mobiliteitsoplossingen.
- In de concessies dient een samenwerkingsparagraaf opgenomen te worden, zodat het mogelijk wordt om, indien zich op concessieoverstijgend niveau klantoplossingen voordoen, die boven het eigen belang van betreffende vervoerder en/of opdrachtgever uitstijgen, eventueel concessieconflicterende, of concessieuitbreidende afspraken te maken zijn. Door opname van een dergelijk artikel in het bestek/conceptconcessie is deze bekend bij alle marktpartijen waardoor deze oplossingen niet tijdens de looptijd van de concessie ter discussie kunnen worden gesteld in relatie tot de oorspronkelijke tenderprocedure.
- De samenwerking tussen partijen kan worden opgestart naar aanleiding van ideeën, die door alle partijen kunnen worden ingebracht.

#### **Spelregels**

- Partijen komen van tevoren overeen of zij afzonderlijk of gezamenlijk een business case opstellen en de eventuele rol die een onafhankelijke derde partij hierbij kan spelen (bv. opstellen of beoordelen business cases).
- Partijen komen van tevoren verdeelsleutels overeen om kosten en opbrengsten (incl. subsidies) of het resultaat van een (positieve) business case zo te alloceren dat aan het uitgangspunt van een win-win-winsituatie wordt voldaan.
- Partijen komen van tevoren overeen welke relevante data zij inbrengen.

## 14 Bundeling van opdrachtgeverschap

*Dit initiatief dient nog nader te worden uitgewerkt.*

---

<b>Beschrijving</b>	De reizigers ervaren een ander probleem. Aan de grenzen van de concessiegebieden zijn er te vaak geen doorgaande lijnen en zijn de aansluitingen slecht. Ook het in- en uitchecken bij wisseling van vervoerder is niet altijd zonder problemen. Dit is gedoe voor de reiziger. De initiatiefgroep wil bundeling van opdrachtgeverschap bevorderen om te zorgen dat er voor de reiziger minder 'grensproblemen' zijn en meer uniformiteit in de dienstverlening is. Bundeling van opdrachtgeverschap betekent niet automatisch dat de concessies zelf groter worden. Voor het vaststellen van de omvang en de inhoud van de te gunnen kavels blijft regionaal maatwerk nodig. Bundeling van opdrachtgeverschap zorgt niet alleen voor een betere afstemming tussen concessiegebieden, het draagt ook bij tot een verdere verbetering van de kwaliteit van het opdrachtgeverschap. Dit sluit aan bij ontwikkelingen die al zichtbaar zijn. De provincies Groningen en Drenthe hebben samen met de gemeente Groningen een gezamenlijk OV-Bureau, de provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland werken steeds meer samen, evenals de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden in de Zuid Metropool. Onderdeel daarvan is het zorgdragen voor een betere onderlinge afstemming tussen de concessies, zowel onderling op regionaal niveau als met de concessies op nationaal niveau.
<b>Effect voor de reiziger</b>	Betere afstemming binnen OV en met andere modaliteiten.

---

## 15 Oplossen belemmeringen in de ordening

*Dit initiatief dient nog nader te worden uitgewerkt.*

---

<b>Beschrijving</b>	<p>De initiatiefgroep heeft op een systematische wijze in beeld gebracht welke praktische problemen op welk niveau spelen bij samenwerking in de OV-sector en welke oplossingen daarbij passen. Uit het overzicht blijkt dat de optimale oplossing per probleem verschillend is (zie bijlage). Soms volstaan spelregels, in andere gevallen is een arbitragestructuur nodig of aanpassing van de regelgeving. De initiatiefgroep wil een initiërende, faciliterende en signalerende rol blijven vervullen om structurele problemen in de samenwerking op te lossen. Daarbij hanteert de initiatiefgroep twee uitgangspunten. Het eerste uitgangspunt is dat bij samenwerking in de OV-sector partijen 'krijgen wat hen toekomt' op grond van geleverde prestaties of gelopen risico's. Het tweede uitgangspunt is dat daar waar mogelijk gezamenlijke afspraken op vrijwillige basis tot stand komen. Een voorwaarde hiervoor is commitment en coöperatief gedrag van alle partijen. De initiatiefgroep neemt zich voor dat in het vervolg van haar werkzaamheden blijvend te borgen. Dit betekent dat bij structurele organisatorische problemen de initiatiefgroep spelregels voor partijen kan aanreiken. Dit is een voorbeeld van de faciliterende rol van de initiatiefgroep kan vervullen. Indien dit niet volstaat kan de initiatiefgroep richting verantwoordelijke instanties adviseren dat het betreffende probleem in de concessie of in de wet- en regelgeving wordt opgelost. Het ministerie van IenM heeft toegezegd mee te werken aan het wegnemen van aangereikte belemmeringen in de regelgeving.</p>
<b>Effect voor de reiziger</b>	Beter aanbod OV.

---