

---

Provincie Drenthe  
Commissie Omgevingsbeleid  
ta.v. mevrouw J. Stapert  
Postbus 122  
9400 AC ASSEN

---

kenmerk: 1798/600/off/MP

datum: 14-11-2007

behandeld door: Bügel

projectnummer: 600.00.02.30.00

onderwerp: kostenraming Vervolgonderzoek 'Verbreding vraaggestuurd openbaar vervoer'

Geachte mevrouw Stapert,

Op de vergadering van 24 oktober 2007 heeft de commissie ingestemd met het voorstel een vervolgonderzoek te doen onder de werktitel: 'Nieuwe ontwikkelingskansen openbaar vervoer'. In samenspraak met het OV-bureau is een voorstel uitgewerkt waarvan u de motivering in de bijlage aantreft. Het is de bedoeling dat het OV-bureau de regie over het onderzoek heeft en dat ons bureau de uitvoering doet. Per stap zal worden gekeken of de resultaten met de deelnemers dermate positief zijn dat kan worden besloten tot een vervolg.

Het doel van de opdracht is om in drie tot zes maanden met deelnemers in het publieke en private domein (waaronder vervoerders) kan worden gekomen tot een breed draagvlak voor een grensverleggend experiment waarbij één of meer nieuwe doelgroepen worden bereikt en de financiering van het openbaar vervoer wordt verbreed. Het experiment zal nadrukkelijk ingaan op de kansen voor het landelijk gebied. Het experiment zal na zes maanden daadwerkelijk moeten starten. In de bijgaande kostenraming treft u de lijst met deelnemers aan. De voorbereiding is door het afnemen van interviews tijdsintensief, maar noodzakelijk om helder te krijgen onder welke voorwaarden kan worden gekomen tot een eventueel experiment en dat direct van een stevig draagvlak te voorzien.

Het onderzoek bestaat uit vier stappen, die in navolgende tabel zijn weergegeven.

Werkzaamheden	Dagen	Kosten
1. Draagvlakverbreding (interviews, werkbijeenkomst en randvoorwaarden experiment)	17	€ 14.960,-
2. Concretisering experiment (nader onderzoek en projectplan)	22	€ 17.900,-
3. Experiment	0	€ 0,-
4. Evaluatie en bijstelling experiment	13	€ 11.440,-

De totale kosten bedragen €44.300,-, maar dit zal per planstap worden gemonitord op resultaten. Mocht blijken dat de markt of de samenleving niet toe is aan een experiment, dan kan tussentijds worden gestopt.

In de bijlage kunt u het voortraject en de nadere onderbouwing nalezen als achtergrondinformatie voor de besluitvorming.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



drs. P.J.R. Bügel



## **Kostenraming    Vervolgonderzoek    'Verbreiding    vraaggestuurd openbaar vervoer'**

### **Wat ging vooraf?**

#### **Aanleiding**

In het najaar van 2006 en in het voorjaar van 2007 stonden de kranten vol van experimenten met 'gratis' openbaar vervoer. Gratis wil dan zeggen dat het reizigersaandeel (is in het Noorden ongeveer 50%) van de totale kostprijs deels of geheel niet meer door de reiziger wordt betaald. In dat laatste geval betaalt iemand anders (meestal de overheid) dus een deel van de kostprijs. In december 2006 is de fractievoorzitter van GroenLinks voor een oriënterend gesprek op bezoek geweest bij ons bureau met de vraag op welke wijze in het Noorden invulling kan worden gegeven aan een variant hierop die verder moest gaan dan de spreekwoordelijke 'senior tijdens daluren in de bus'. Doel van het gesprek was na te gaan of een visionaire, offensieve en innovatieve benadering denkbaar was waarbij de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in de volle breedte wordt versterkt. Daarbij was niet alleen het stedelijk, maar ook het landelijk gebied onderwerp van onderzoek. Verder was als randvoorwaarde gesteld dat de uitkomsten breed politiek moesten kunnen worden gedragen en ook haalbaar moesten zijn. In het onderzoeksproces was het opbouwen van breed draagvlak van groot belang, zowel bij de overheid als bij de markt. Specifieke aandacht werd gevraagd voor de regio's van de provincie. Afgesproken is het onderzoek gefaseerd uit te voeren waarbij per fase werd bepaald hoe verder te gaan. De eerste fase betrof een quickscan.

#### **Quickscan**

Uit een analyse van de vele experimenten met 'gratis openbaar vervoer' bleek al snel dat verreweg de meeste experimenten eenzijdig de concurrentie aangaan met de auto, ze veelal op dezelfde doelgroep (aanbodskolom) waren gericht die nu ook al met het openbaar vervoer reizen, ze veelal zonder steun van de markt zijn opgezet en dat de financiering van het openbaar vervoer verder onder druk kwam te staan. Tevens bleek dat een andere doelgroep (de 'onderkant' van de markt, waaronder fietsers en voetgangers) wel gebruik van het openbaar vervoer ging maken, waardoor de vervoersmiddelen tijdelijk overbelast raakten en het reizen voor onder andere de vaste reiziger aan kwaliteit inboette. Na het aflopen van deze experimenten normaliseerde het aanbodspatroom zich grotendeels weer.

Het vergde geen buitengewone intelligentie om in het denken over kansen voor verbreed openbaar vervoer te kijken naar nieuwe doelgroepen die niet van nature met het openbaar vervoer reizen en in de financiering proberen de pilaar van 'niet-overheid' te versterken. Dat is weergegeven in figuur 1 in de brief die de Provinciale Staten bij de vergadering van 24 oktober 2007 hebben gekregen.

Het vergde wel aanzienlijke creativiteit om dit uit te werken. Het vraagt veel kennis van de samenleving om te zien waar de nieuwe vraag naar openbaar vervoer zich bevindt en wie een deel van de prijs van hoogwaardig, vraaggericht openbaar vervoer zou willen betalen. Ons bureau heeft zijn ideeën vervolgens verwerkt in een Powerpointpresentatie. Daarbij is eerst gekeken naar kansrijke trends in de samenleving om de vraag te specificeren, is gekeken naar de huidige aanbodsgestuurde opbouw van het openbaar vervoer en zijn kenmerken van een vraaggestuurde markt verkend. Om

welke mensen gaat dit en hoe zouden zij willen reizen en verplaatsen? Tevens is voorzichtig verkend hoe de 'geldmachine' onder het openbaar vervoer zou kunnen werken en om welke redenen en onder welke randvoorwaarden 'de markt' zou willen participeren in een verbreed openbaar vervoer. Er is in beeld gebracht hoe de markt is samengesteld en welke (inter)nationale voorbeelden laten zien hoe openbaar vervoer kan functioneren in een dergelijk systeem. Ten slotte is dit geconcretiseerd naar doelgroepen, aanbieders en het gebruik van openbaar vervoer in Drenthe.

#### Presentatie aan de Statencommissie (17 februari 2007)

In een middagvergadering van de Statencommissie zijn de ideeën gepresenteerd. Door de aanstaande verkiezingen kunnen de ideeën nauwelijks worden vrijgespeeld van politieke meningsvorming. Wel gaf de commissie aan eraan te hechten dat het OV-bureau zich inhoudelijk zou uitspreken over de ideeën. De aanwezigheid van de pers vormde daarbij nog een complicatie. RTV-Drenthe gaf aan zeer geïnteresseerd te zijn in de aanpak en wilde daaraan een item wagen. Omwille van de politieke gevoeligheid op dat moment is besloten het verhaal voorlopig uit de pers te houden.

#### Expertmeeting (4 juli 2007)

Een beperkt aantal marktpartijen, vervoerders, semioverheid en het OV-bureau hebben ons uitgenodigd voor een presentatie van de quickscan. Daarbij heeft de semioverheid (ziekenhuizen en scholen) te kennen gegeven geen prioriteit aan dit thema te kunnen geven, maar zij wilde wel op de hoogte blijven van de uitkomsten van het onderzoek. Uit contacten met deze groep bleek dat op dit moment eenzijdig naar het eigen vervoersbelang wordt gekeken, maar (nog) geen interesse is voor een meer integrale aanpak. De gevraagde marktpartijen haptten wel direct toe. Zij gaven als vertegenwoordigers van het MKB aan dat ze eraan toe zijn om verder te denken dan alleen openbaar vervoer. Er zijn belangrijke trends in de samenleving die andere vervoersmodaliteiten kansrijk maken. Er werden veel kansen gezien voor de vraaggestuurde kolom in figuur 2 van de brief aan de Provinciale Staten. Maar er werd ook duidelijk aangegeven dat het opzetten van de kolom ook vergaande maatregelen kan vragen van de overheid. Het moet een gezamenlijk proces zijn. Het OV-bureau heeft daarin aangegeven open te staan voor een innovatieve aanpak en gaf ook voorbeelden waarin op moderne wijze (bijvoorbeeld met PR) gedrag succesvol kan worden beïnvloed en de daarmee samenhangende (deels onbewuste) keuzepatronen.

#### Verslag Statenfracties (24 oktober 2007)

Van de expertmeeting is een verslag gestuurd naar de Statenfracties. Het verslag ging vergezeld van een verzoek aan de commissie om een vervolgonderzoek op te starten waarbij in een volgende vergadering een voorstel met de exacte opdracht voorzien van kosten diende te worden overgelegd. Het nu volgende voorstel gaat daarop in.

## **Conclusies tot nu toe**

### Wat is duidelijk?

- Er ontstaat ruimte voor vraaggestuurde vormen van openbaar vervoer in de samenleving. Deels is deze vraag manifest, deels latent.
- Deze vraag zit zowel in het reizen met een hoge urgentie (werk en onderwijs), met een midden-urgentie (zorg, ziekenhuizen, gezondheid en winkels) als met het niet-urgente segment (sociale contacten, cultuur, hotels, sport, horeca, attracties en recreatie).
- Vervoerders zien het zitten om deze vraag te gaan accommoderen en hebben in hun contracten ook ruimte zitten voor nieuwe experimenten .
- Er zijn kansen om de financiering van het openbaar vervoer zo om te slaan op de reiziger dat de markt middels kortingen de kostprijs van het openbaar vervoer voor de overheid kan laten afnemen.
- De invoering van de OV-chipkaart maakt een verrekening met een bepaalde korting achteraf op korte termijn technisch mogelijk.
- Voor het landelijk gebied is een innovatieve aanpak nodig.
- Beter inspelen op kwalitatieve vragen is zelfs kansrijk bij autobezitters.
- De markt is toe aan een meer integrale aanpak.
- De semioverheid heeft haar prioriteit op dit moment elders liggen.
- In stedelijk gebied zijn door het grote reizigersaanbod gemakkelijker vervoersvormen te integreren (en dus kosten te reduceren), dan in het landelijk gebied.
- Alle partijen zijn nodig om werkelijk grenzen te verleggen zonder elkaars verantwoordelijkheidsgebied aan te tasten.

### Wat is niet duidelijk?

- De meest kansrijke vraag waarmee het vraaggestuurde model op korte termijn kan worden versterkt
- De precieze verantwoordelijkheid van de overheid en de markt in het verscherpen en accommoderen van deze vraag.
- Waarom de semioverheid haar prioriteiten op dit moment ergens anders heeft liggen en hoe kansrijk hun deelname is.
- Wat de haalbaarheid is van de omslag van een korting middels de OV-chipkaart
- Wat de gevolgen daarvan zijn voor de financieringsstructuur van het openbaar vervoer.
- Hoe kan worden voorzien in de vervoersvraag die ligt in het landelijk gebied, wat in het landelijk gebied aan transport van niet-personen kan worden gedaan en welke integratie mogelijk is.

## **Vervolgonderzoek**

Er zijn op korte termijn drie slagen nodig:

### 1. Draagvlakverbreding.

Er is geen enkele partij die alleen het nieuwe vervoersaanbod zou kunnen herkennen, definiëren en accommoderen. Het moet samen, maar in het voortraject hebben de markt en

de (semi)overheid (met uitzondering van het OV-bureau) geen contact met elkaar kunnen maken. Dat moet alsnog bij het scherp stellen van de onderzoeksvraag. Het doel van deze stap is het draagvlak te verkennen voor een vernieuwend, kansrijk en herhaalbaar experiment.

2. Definitie en afbakening van het experiment.  
 Zoals het OV-bureau aangeeft, is de (onbewuste) vraag complex. Als in de eerste stap draagvlak wordt behouden, dan is in een tweede stap een concretisering nodig van de vervoersvraag waarbij een aantal grote spelers in goede afstemming met het OV-bureau komen tot een vervoersplan waarbij een kansrijk experiment binnen drie tot zes maanden kan worden opgestart. Er wordt niet gekozen voor een uitputtend onderzoek, maar het gewoon te doen. Wel binnen heldere randvoorwaarden, maar veel vragen kunnen pas bij de uitvoering van het experiment worden beantwoord.
3. Opstart experiment.  
 Zijn geen nadere gegevens van bekend. Volgt uit stap 2.
4. Evaluatie.  
 Na afloop van het project (of bij continuering na een half jaar) wordt geëvalueerd en worden vervolgacties ingezet, dan wel wordt het project beëindigd.

#### Stap 1: Draagvlakverbreding

##### Doel:

Het scherp krijgen van de belangen van de verschillende partijen en daarmee van de randvoorwaarden (in financiële en organisatorische zin) waaronder zij mogelijk willen worden betrokken bij een grensverleggend experiment. Tevens dient duidelijk te zijn voor welk type experiment een draagvlak bestaat.

In de expertmeeting hebben de vervoerders, vertegenwoordigers van het MKB en het OV-bureau zitting gehad. Tevens is contact geweest met de Hanzehogeschool Groningen, het Martiniziekenhuis in Groningen en het Wilhelmina Ziekenhuis in Assen. Voor een vervolg is het nodig dat deze groep in zijn complete vorm wordt geconsulteerd. Als het gaat om totale vervoersvraag in stedelijk en landelijk gebied zijn dit de belangrijkste spelers. De zorgverzekeraars en ziekenhuizen vervullen daarbij een dubbelrol als bestemming van het openbaar vervoer, maar ook als werkgever die de eigen vervoersvraag creatief zou kunnen oplossen. Als wordt gekomen tot concrete oplossingen op middellange termijn zijn deze grote spelers nodig om resultaten te boeken. De volgende groep stellen wij voor.

Nr.	Organisatie	Naam	Functie
1.	Hanzehogeschool Groningen	De heer drs. H.J. Pijlman	Voorzitter College van Bestuur
2.	Arriva	De heer A. Hettinga	Directeur
3.	Nederlandse Spoorwegen	Mevrouw ir. B. Bügel-Gabreels	Directeur NS-reizigers
4.	OV-bureau Groningen-Drenthe	De heer G. Veringa	Teamcoördinator Beheer
5.	Univé	De heer L. Lesschem	Adjunct directeur regio Noord
6.	Zorggroep Meander	Mevrouw A. Haarsebroek	Algemeen directeur
7.	Wilhelmina Ziekenhuis Assen	De heer drs. B. Ponsioen	Algemeen directeur
8.	Martini Ziekenhuis	De heer N. Oosterom	Directeur facilitair
9.	Theater De Kolk	Mevrouw C. Habbema	Algemeen directeur
10.	Drents Museum	De heer M. van Maarseveen	Algemeen directeur

Nr.	Organisatie	Naam	Functie
11.	Vertegenwoordiger MKB Assen	De heer Th. J. M. van Ruiten	Voorzitter
12.	Groningen City Club	De heer T. Venema	Voorzitter
13.	TNT	De heer E. Dietz	Algemeen directeur
14.	Gemeente Pekela	De heer M. Schollema	Burgemeester
15.	Recron	De heer G. Kieft	Regiovertegenwoordiger

- De Hanzehogeschool is een van de grootste onderwijsinstellingen in de stad. In totaal zijn er circa 35.000 studenten in de stad met bijna allemaal een OV-jaarkaart. Met een goede PR kan deze groep na het middelbaar onderwijs structureel aan het openbaar vervoer worden gebonden. Maar de school kan ook een bijdrage leveren in de discussie van andere of gecombineerde vervoerswijzen. Ten slotte is de school (met de universiteit) een belangrijke werkgever.
- Arriva spreekt voor zich als een van de grootste vervoerders in Noord-Nederland en de uitermate constructieve opstelling van de heer A. Hettinga.
- De NS heeft zich in de expertmeeting laten vertegenwoordigen door Arriva, maar in het vervolgsprek is de aanwezigheid wel van belang, ook omdat de NS een nieuw charmeoffensief naar de reiziger is begonnen.
- Het OV-bureau heeft op dit moment geen personele capaciteit voor het project, maar het project zal uiteraard onder zijn supervisie en kennisinbreng moeten worden uitgevoerd. Dit om ook te zekeren dat complementair gaat worden gewerkt aan andere vernieuwende en experimentele projecten.
- Een grote zorgverzekeraar is een must. Een dergelijke partij kan bijvoorbeeld via contracten invloed uitoefenen op zorgaanbieders om de vervoersvraag anders te organiseren of te bekostigen.
- Een zorgaanbieder is naast de ziekenhuizen een belangrijke partner om het inzicht in de vraagkant te verscherpen. Gekozen is voor een zorgaanbieder met een werkgebied in het landelijk gebied.
- Het Wilhelmina Ziekenhuis en het Martini Ziekenhuis spreken voor zich. Er is niet gekozen voor het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG), omdat het Martini Ziekenhuis zich aan de zwaar belaste zuidzijde van de stad Groningen bevindt en al bezig is met het reguleren van het vervoer in samenwerking met andere partijen.
- Twee grote cultuuraanbieders zijn uiteraard ook van de partij. Dit is interessant vanwege dat deel van de vraaggestuurde kolom dat zich in het niet-zakelijke segment afspeelt.
- De vertegenwoordiging van het MKB is niet alleen van belang door zijn eigen initiatieven om de vervoersmodaliteiten te wijzigen, zittend in de binnenstedelijke gebieden heeft het MKB een scherp zicht op de problemen met parkeren en de verkeerslogistiek.
- Een pakketvervoerder lijkt de bekende vreemde eend in de bijt, maar het idee zou kunnen worden onderzocht of het vervoer in het landelijk gebied van 'personen en pakketten' een interessante combinatie zou kunnen opleveren.
- De volgende persoon is de heer M. Schollema, burgemeester van de gemeente Pekela en in het voorjaar in het nieuws met een initiatief om het leerlingenvoer vanaf Pekela anders te financieren. De heer Schollema was tot vorig jaar tevens voorzitter van de Vereniging van Groninger gemeenten en hij is goed bekend met de problematieken van het landelijk gebied.

- Ten slotte is een vertegenwoordiger van de recreatiebedrijvigheid (waarvan 10% van de Drenten inmiddels inkomensafhankelijk is) van belang. Een aantal ondernemers is al met eigen initiatieven gekomen, maar is ook tot de slotsom gekomen dat betere samenwerking met de overheid een must is.

Het is duidelijk dat niet is gekozen voor belangengroepen, maar voor partijen die daadwerkelijk invloed uitoefenen op de vervoersvraag, dan wel daarin voorzien. In Noord-Nederland doet zich de unieke situatie voor dat, hoe hartgrondig we het soms met elkaar oneens zijn, een traditie van grensoverschrijdende, integrale samenwerking bestaat. Het SNN en de Regiovisie Groningen-Assen zijn daar voorbeelden van. Groningen en Drenthe zijn ook de enige provincies met een gezamenlijk OV-bureau. Dit maakt een uniek experiment in het Noorden waarschijnlijk.

Voorgesteld wordt om twee fasen in het contact met de deelnemende partijen in te bouwen:

- fase 1: interviewronde;
- fase 2: werkbijeenkomst potentiële deelnemers experiment.

In een werkbijeenkomst starten de partijen op basis van de informatie die is verkregen uit de interviewronde op de vervoersvraag in de nabije en de wat verder weggelegen toekomst. Daarna volgt een arenadiscussie waarin verschillende stellingen die zijn verkregen uit de interviews worden verkend. Deelnemers kunnen drie stellingen betrekken:

- helemaal voor;
- beetje voor, beetje tegen;
- helemaal tegen.

Vervolgens gaan de deelnemers met elkaar in discussie over het standpunt dat ze hebben ingenomen. Deelnemers kunnen tijdens de discussie van plek veranderen door de argumentatie van een ander. Ook kan aan deelnemers worden gevraagd waarom iemand van een bepaalde organisatie niet bij hem of haar in de rij zit. Een dergelijke discussievorm blijkt uitstekend te werken om zich te verplaatsen in de gedachten en standpunten van 'de ander'.

Als slot van de werkbijeenkomst wordt verkend welk type grensverleggend experiment op korte termijn kan rekenen op het draagvlak van zoveel mogelijk deelnemers. De randvoorwaarden voor een dergelijk experiment moeten helder worden. Met name de blinde vlek in het landelijk gebied is een grote uitdaging. Deze vraagstelling wordt zo mogelijk met een aantal deelnemers (of namens hen uit hun organisaties) verder geconcretiseerd.

Overigens kunnen deelnemers na de werkbijeenkomst ook besluiten om van verdere deelname af te zien of tot de conclusie komen dat een experiment niet haalbaar is vanwege teveel uiteenlopende inzichten.

Resultaat:

Duidelijkheid over de randvoorwaarden en de aard van een grensverleggend, (her)haalbaar, innovatief experiment dat complementair is aan bestaande vervoerscontracten, de partijen die daarbij zijn betrokken en onder welke voorwaarden zij een experiment willen starten.



## Stap 2: Concretisering van een experiment

### Doel:

Het binnen drie tot zes maanden komen tot een concreet en (her)haalbaar experiment.

In een nader onderzoek zullen in globale zin de randvoorwaarden voor een project worden verkend. Het gaat hierbij om een nader marktonderzoek, de contouren van samenwerking, contracting en een marketing- en mediaplan. Wij verwachten alle expertise (deels om niet) aangeleverd te krijgen door de deelnemende bedrijven en organisaties.

De onderzoeksvragen verhelderen is één. Veel belangrijker is dat wordt gewerkt aan een succesvol, geloofwaardig project waarmee gezamenlijk naar buiten kan worden getreden. Het hoeft niet groot te zijn, beter intelligent en klein, maar veelbelovend en herhaalbaar. Aansluiting bij bestaande projecten is wenselijk, maar wellicht dat door de ontstane samenwerking de grenzen van het bestaande kunnen worden opgerekt of een geheel nieuw project kan worden opgezet.

### Resultaat:

Duidelijkheid over de randvoorwaarden en de aard van een grensverleggend, haalbaar, innovatief experiment dat complementair is aan bestaande vervoerscontracten, de partijen die daarbij zijn betrokken en onder welke voorwaarden zij een experiment willen starten. Het geheel is samengevat in een beknopt projectplan.

## Stap 3: Experiment

Omdat onbekend is wat de aard van het experiment is, is daar op dit moment niets over te zeggen.

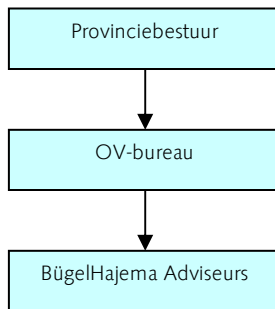
## Stap 4: Evaluatie

Na afloop van het project of tussentijds wordt geëvalueerd. Daarvoor zal het consumentenplatform worden ingeschakeld waarin ook de belangengroepen zijn vertegenwoordigd. De resultaten worden beschreven en besproken met de deelnemers. Er worden afspraken gemaakt over de voortzetting of de verbreding van het initiatief.

## **Organisatie**

Het OV-bureau heeft de regie over het project. Het OV-bureau treedt namens de provincie op als opdrachtgever en beoordeelt de resultaten van het proces en het project. Het OV-bureau kan eenzijdig besluiten tot temporisering of het project tussentijds stopzetten als de markt of andere omstandigheden daartoe aanleiding geven. Het feit dat ons bureau wordt ingeschakeld, heeft niet alleen te maken met de unieke kennis die ons bureau heeft opgebouwd, maar heeft vooral te maken met het feit dat het OV-bureau niet over de capaciteit beschikt het project uit te voeren. De organisatie is dan als volgt:

**Figuur 1: Organisationschema**



Voor een profiel van ons bureau wordt verwezen naar bijlage 1.

## Kosten

Werkzaamheden	Uren	Kosten
<b>Stap 1: draagvlakverbreding</b>		
- werven en informeren deelnemers per brief	16	€ 1.760,-
- interviewronde (één dagdeel per deelnemer en verslaglegging)	64	€ 7.040,-
- organiseren werkbijeenkomst	24	€ 2.640,-
- kosten accommodatie	p.m.	p.m.
- aanwezigheid werkbijeenkomst	8	€ 880,-
- verslaglegging en rapportage aan de Provinciale Staten	24	€ 2.640,-
Subtotaal		€ 14.960,-
<b>Stap 2: concretisering experiment</b>		
- nader onderzoek (in samenwerking met deelnemers) (bureaunkosten)	100	€ 11.000,-
- faciliteiten/onkosten deelnemers (stelpost)	16	€ 2.500,-
- opstellen contouren projectplan in samenwerking met de deelnemende partijen	40	€ 4.400,-
Subtotaal		€ 17.900,-
<b>Stap 3: experiment</b>		
Niet van toepassing		Niet van toepassing
<b>Stap 4: evaluatie</b>		
- voorbereiding evaluatie	24	€ 2.640,-
- voorbereiden presentatie	16	€ 1.760,-
- evaluatiebijeenkomst	8	€ 880,-
- terugkoppeling naar de deelnemers	8	€ 880,-
- evaluatierapport	40	€ 4.400,-
- eindrapportage aan de Provinciale Staten	8	€ 880,-
Subtotaal		€ 11.440,-
<b>Totale kosten exclusief btw en exclusief reproductiekosten</b>		<b>€ 44.300,-</b>

Per stap wordt opdracht verleend voor een vervolg.

## **Algemene voorwaarden**

- De kostenraming is gebaseerd op vorenomschreven aanpak en overzicht van werkzaamheden. Bij het opstellen van de kostenraming is uitgegaan van een normaal verloop van het planproces. Wanneer door invloeden buiten het bureau gelegen de tijdsbesteding en daarmee de kostenraming wordt overschreden, dan behouden wij het recht de extra kosten in rekening te brengen.
- De kostenraming is geldig tot 1 juni 2008. Eventuele loon- en kostenstijgingen zullen hierna worden doorberekend.
- De kostenraming is exclusief btw, reiskosten en reproductiekosten, voorzover niet opgenomen.
- De kosten worden vierwekelijks gedeclareerd op basis van de bestede tijd en de gemaakte kosten.
- De nodige ondergronden worden door of vanwege de opdrachtgever verstrekt.
- Op al onze werkzaamheden is de regeling 'DNR 2005' (Rechtsverhouding opdrachtgever-architect, ingenieur en adviseur) van toepassing. Deze regeling kunt u vinden op onze website: [www.bugelhajema.nl](http://www.bugelhajema.nl). Mocht u een exemplaar van deze regeling in uw bezit willen hebben dan zenden wij dit, op uw verzoek, graag toe.

Assen, 14 november 2007

## **Bijlage 1 behorende bij kostenraming Vervolgonderzoek 'Verbreiding vraaggestuurd openbaar vervoer'**

### **Bureauprofiel BügelHajema Adviseurs**

#### Kernactiviteiten

De kernactiviteiten van het bureau zijn onderzoeken, ontwerpen en bestemmen. Deze activiteiten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De integrale, op samenhang gerichte aanpak van de planoloog gaat samen met de kunde van de stedenbouwkundige om een plek, dorp of stadsdeel nieuwe betekenis te geven. De jurist effent het procedurele pad en kent feilloos de weg in de regelgeving. Het bureau kenmerkt zich in al zijn activiteiten door een sterke maatschappijgerichtheid. Dat uit zich in grote geëngageerdheid met samenlevingsaspecten op het gebied van trends, cultuur en milieu. Met opdrachtgevers werken wij graag aan complexe toekomstvragen op het gebied van bijvoorbeeld water, ecologie en vervoer. Onze maatschappijgerichtheid werkt ook door in onze organisatie, ons personeelsbeleid en onze ontwerpvisie: 'een gewoon huis in een mooi dorp'.

#### Werkveld

Wij zijn sterk vergroeid met vraagstellingen in het landelijk gebied, het dorp en de kleinere gemeenten, maar wij schuwen de vragen uit het stedelijk gebied evenmin. Tussen onze opdrachtgevers zitten, naast onze traditioneel grootste groep opdrachtgevers: de gemeenten, een jaarlijks groeiend aantal nieuwe opdrachtgevers van groot naar klein: corporaties, ontwikkelaars, beleggers, waterschappen, energiebedrijven en ministeries, maar ook bedrijven en particulieren. Complexe processen en praktische oplossingen liggen op dezelfde tafel. Iedere inhoudelijke verandering in ons werk proberen wij voor te zijn met de tijdige ontwikkeling van nieuwe formats.

#### ... en milieu!

Bureau voor ruimtelijke ordening en milieu is de volledige ondertitel. Inhoudelijk geven wij dat concreet vorm door, als enige bureau in onze soort, een eigen ecologieafdeling te hebben om de wederzijdse invloed van flora en fauna op de ruimtelijke ordening inhoud te geven. Daarnaast willen wij een vooraanstaande rol spelen in het onderzoek naar de gevolgen van klimaatsveranderingen op het leven van alledag en de ruimtelijke inrichting van ons werkgebied. Niet om te somberen, maar om nieuwe, uitdagende scenario's en perspectieven te bedenken als antwoord op veranderingen op macro- en microniveau. Het bureau is daartoe in verschillende netwerken van professionals opgenomen. Ten slotte is een brede discussie binnen het bureau opgestart om naast de praktische milieubewustheid in bedrijfsprocessen (gescheiden afval, milieuvriendelijke kantoormaterialen, energiebesparing en dergelijke) het milieuprofiel verder aan te scherpen in onze werkprocessen, huisvesting en vervoerswijzen.

#### Visie op de opdracht

Het beste product komt in samenwerking tot stand. Proces- en doelgerichtheid en het aanvoelen van het momentum in de markt en de gevoeligheden van omwonenden vormen de kern van onze aanpak. Onze investeringen in opleidingen, communicatiemogelijkheden en techniek (digitaal en

uitwisselbaar) zijn daarbij belangrijke hulpmiddelen, maar geen doel op zich. Het gaat er bij ons om dat mensen en producten ongeschonden de eindstreep halen.

#### Kwaliteitsborging

Het bureau is op dit moment bezig met een ISO-certificering om het kwaliteitsbeleid in de werkorganisatie te verankeren. Kern van de certificering is niet alleen het doorvertalen van de eisen uit de markt naar de bedrijfsvoering en de output van de organisatie, maar ook om intern bewustwording, zelfevaluatie, verandering en vernieuwing bij voortduur op de agenda te houden. Het bureau heeft daarbij externe ondersteuning gevraagd.

#### Bureauomvang

Met 100 medewerkers in drie vestigingen hebben wij een landelijke dekking, maar de schaal van de vestigingen zekert een persoonlijke aanpak, maatwerk en gevoel voor de 'couleur locale'. Dat is nodig om een goede opdrachtschrijving te krijgen en een hoogwaardig, herkenbaar product met een scherpe prijs. Deze omvang maakt het ons tevens mogelijk de belangrijkste specialismen op of gelieerd aan ons vakgebied in huis te hebben, maar wij kennen ook onze grenzen. Waar deze naderen, hebben wij uitstekende samenwerkingen met bijvoorbeeld architecten en gespecialiseerde onderzoeksbureaus.

#### Organisatie

BügelHajema Adviseurs is een onafhankelijk commercieel adviesbureau dat wordt gecontroleerd middels een stichtingsvorm. De stichting, bestaande uit alle medewerkers, ziet erop toe dat de jaarlijks door de directie gestelde commerciële doelen worden gehaald. Hierin gaan marktscherpte en maximale betrokkenheid gelijk op.

#### Personeel

Bij BügelHajema Adviseurs werken groen en grijs samen. Ervaring staat naast grensverleggende jongheid. Middels gedegen interne en externe opleidingstrajecten wordt rekening houdend met de voorkeur en de passie van de medewerker, voortdurend gewerkt aan vernieuwing en overdracht. Dit houdt gedegenheid en creativiteit in balans.

#### Netwerk

Als kennisinstituut is het bureau initiatiefnemend in een breed netwerk op het gebied van standaardisering en digitalisering (SVBP en IMRO) en altijd op de hoogte van de laatste ontwikkelingen op het gebied van de aan de ruimte gekoppelde wetgeving (NIROV, BNSP en Netwerk Groene Bureaus). Het bureau deelt deze informatie graag en zonder kosten met de opdrachtgever. Dat gebeurt door nieuwsbrieven, de website of persoonlijke bezoeken. ([www.bugelhajema.nl](http://www.bugelhajema.nl)).

Assen, 14 november 2007