



MILIEU *federatie*
D R E N T H E

Aan geadresseerde

Betreft:
De Groene Concessie: Schoner en beter
openbaar vervoer!

Assen, 8 maart 2005

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij sturen wij u de brochure De Groene Concessie, welke is opgesteld door de Stichting Natuur en Milieu en een aantal provinciale milieufederaties. Deze brochure beschrijft de mogelijkheden om het openbaar stads- en streekvervoer milieuvriendelijker en aantrekkelijker te maken. Hoewel in de provincie Drenthe de concessies onlangs zijn verleend, menen wij dat de inhoud van de brochure op diverse onderdelen ook hier nog relevant is.

Aanleiding voor het opstellen van de brochure zijn de problemen ten aanzien van de luchtkwaliteit, waar steeds meer gemeenten en provincies mee kampen, en het toenemende ruimtebeslag van de mobiliteit in Nederland.

Openbaar vervoer zit op twee manieren in deze discussie. Enerzijds als probleemveroorzaker (verouderde, luchtvervuilende bussen), anderzijds als probleemoplosser (met schoon en stil materieel en een aantrekkelijk alternatief voor het solo-autoverkeer).

Schoner

In De Groene Concessie pleiten wij er ondermeer voor om bussen zo veel mogelijk op het schone aardgas te laten rijden en alle bestaande bussen te voorzien van een roetfilter om het schadelijke fijn stof af te vangen.

Ook worden vervoerders in De Groene Concessie gewezen op de Milieu-Investerings Aftrek (MIA). Dit is een landelijke regeling die het voor vervoerders financieel aantrekkelijker maakt om zuiniger en schone technieken toe te passen. Verder wordt er voor gepleit de chauffeurs te laten rijden volgens de principes van het Nieuwe Rijden. Dat is een zuinige en prettige manier van rijden door ondermeer op tijd het gaspedaal los te laten, vlot door te schakelen, maar ook regelmatig de bandenspanning te controleren.

En beter openbaar vervoer

Een andere insteek om milieuwinst in het openbaar vervoer te realiseren is om het aantrekkelijker te maken voor keuzereizigers. Dit is een toenemende groep reizigers die zowel de keuze heeft uit auto als openbaar vervoer. Door, zeker op drukke vervoersassen, deze 'net niet'-reizigers te verleiden om vaker het openbaar vervoer te nemen, wordt ook milieuwinst geboekt.



Dat verleiden gebeurt op verschillende manieren: de overstap van fiets of auto op OV (en die van bus op bus/trein) dient soepel te verlopen; de informatievoorziening aan de klant moet optimaal zijn en het verblijf tijdens het wachten op de bus zal comfortabel moeten zijn.

Wij brengen deze landelijke brochure graag bij u onder de aandacht en vragen u de aanbevelingen mee te nemen bij de verdere vormgeving en uitvoering van uw beleid. Wij vernemen ook graag uw vragen of opmerkingen en zijn uiteraard tot een nadere toelichting bereid.

Met vriendelijke groeten,
namens de Milieufederatie Drenthe:

C.N. de Knecht

MEMO

Aan: Mevrouw J. Stapert
Van: Marja de Boer, Milieufederatie Drenthe
Onderwerp: Brochure De Groene Concessie
Datum: 8 maart 2005

Helaas beschikken wij over onvoldoende brochures om aan alle leden van de Commissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit een exemplaar toe te zenden.
Voor belangstellenden kan de brochure, zolang de voorraad strekt, worden opgevraagd via telefoonnummer 0592 – 311150.

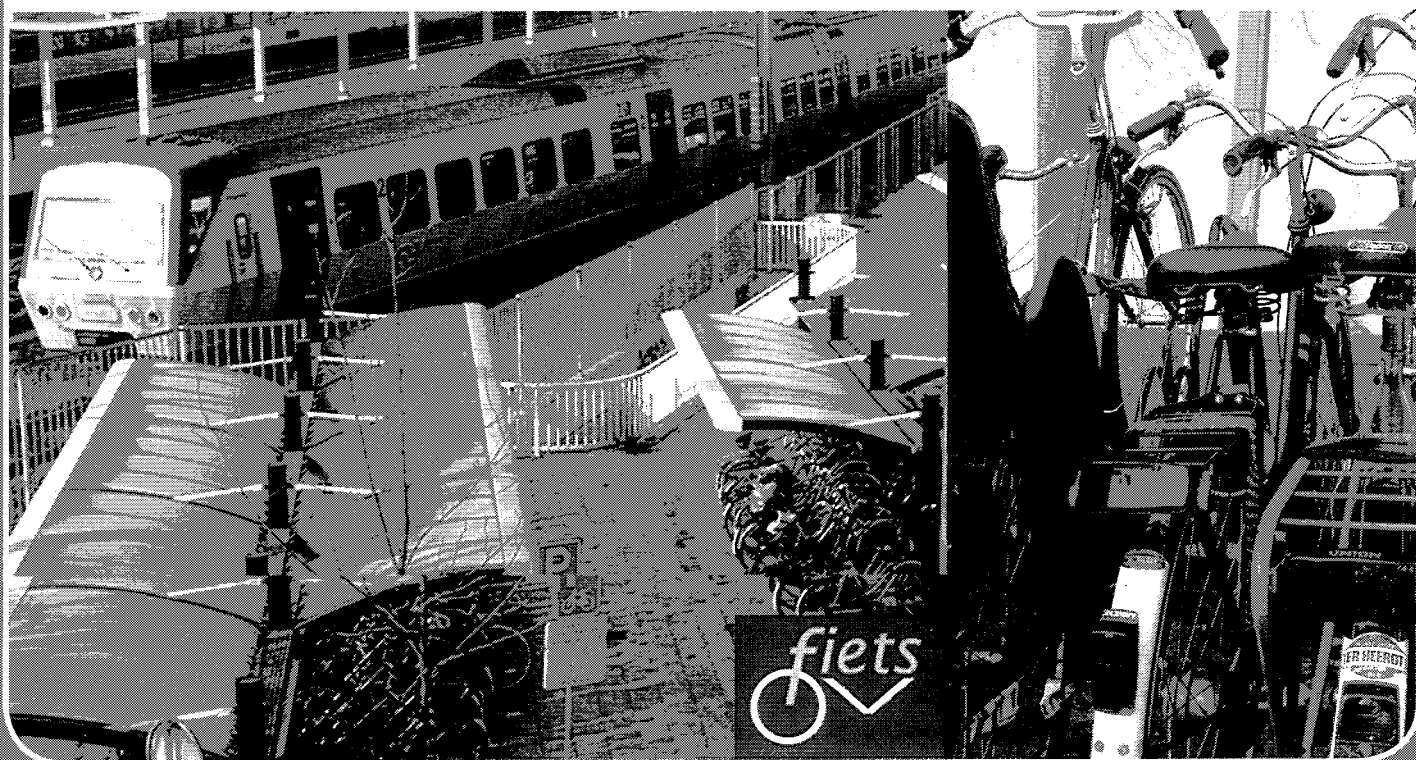
De brochure kan ook worden gedownload via [www.natuurenmilieunederland.nl](http://www.natuurenmilieunederland.nl/publicaties) (publicaties).

Met vriendelijke groeten,

Marja de Boer
medewerker secretariaat
Milieufederatie Drenthe



DE GROENE CONCESSIE SCHONER EN BETER!





Vertrekken

Tijd	Naam	Stations	Stations
14:48	Amsterdam C/Schiphol	Amsterdam C	Amsterdam C
14:49	Groningen	Groningen	Groningen
14:51	Kampen	Kampen	Kampen
14:51	Enschede	Enschede	Enschede
14:51	Utrecht Centraal	Utrecht Centraal	Utrecht Centraal
14:52	Leeuwarden	Leeuwarden	Leeuwarden

DE GROENE CONCESSIE SCHONER EN BETER!



INHOUDSOPGAVE

- De Groene Concessie: Schoner en beter	1
- Artikel 1. Groene Concessie	3
- Artikel 2. Milieu-eisen: rijden op aardgas of met roetfilter	4
- Artikel 3. Ketenmobiliteit	10
- Artikel 4. Informatieverstrekking van de Groene Concessiehouder	11
- Artikel 5. Tarieven	13
- Artikel 6. Marktbewerking en innovatie: meer en nieuwe reizigers	14
- Artikel 7. Toezicht en handhaving	15
- Artikel 8. Definities en begrippen	16

DE GROENE CONCESSIE: SCHONER EN BETER!

In deze Groene Concessie zijn elementen opgenomen die het openbaar vervoer (OV) aantrekkelijker en milieuvriendelijker maken. De Groene Concessie geeft concessiehouders (de vervoersbedrijven), concessieverleners (de overheden) én OV-Consumentenplatforms inzicht in de mogelijkheden hiervan. Deze elementen of aanbevelingen voor aantrekkelijk en milieuvriendelijk OV zijn weergegeven in de vorm van concessievoorschriften, zoals dat in de concessieverlening gebruikelijk is. De milieuorganisaties hebben daarbij vooral gekeken naar de milieuvoorschriften voor de voertuigen en de bedrijfsvoering. Daarnaast zijn ook voorschriften die betrekking hebben op ketenmobiliteit¹ en op aantrekkelijker openbaar vervoer voor de keuzereiziger meegenomen. Het milieu en de leefomgeving is immers niet alleen gediend met schoner OV, maar ook met beter en zichtbaarder OV. De veronderstelling daarbij is dat een groter deel van de keuzereizigers vaker voor het openbaar vervoer kiest als dat in hun ogen aantrekkelijker en beter is. Onderwerpen die niet direct een relatie met milieu hebben, zoals personeelseisen en dienstregelingssuren, zijn dus niet in deze Groene Concessie opgenomen. De Groene Concessievoorschriften worden geïllustreerd door voorbeelden. Tussen de verschillende artikelen staan toelichtingen, dit zijn de visies van de milieuorganisaties. De meest ambitieuze en milieuvriendelijke concessieverlener van Nederland kopieert de complete Groene Concessie. Het 'peloton' shopt in de Groene Concessie naar die artikelen die leiden tot optimale milieuwinst voor de eigen regio.

- VISIE OP OPENBAAR VERVOER -

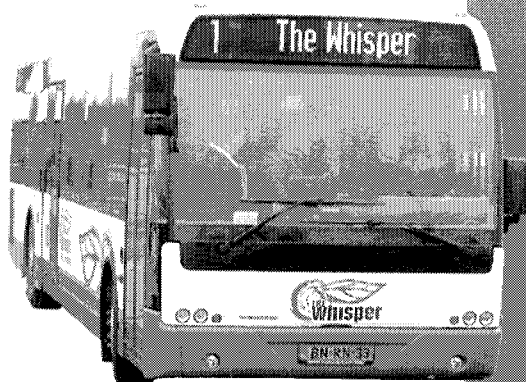
Nieuwe OV-concessies in moeilijke tijden

2005 wordt een belangrijk jaar voor het stads- en streekvervoer. In veel provincies en steden wordt het openbaar vervoer middels zogenaamde concessies opnieuw aanbesteed, waarbij afspraken worden gemaakt over de OV-diensten die vanaf januari 2006 worden geleverd. Dat gaat als volgt. Provincies, gemeenten of kaderwetgebieden (de concessieverleners) stellen in onderling overleg per concessiegebied een pakket eisen en wensen op en nodigen vervoersbedrijven uit daarop in te schrijven. Op basis van de aanbiedingen van verschillende vervoersbedrijven maken de overheden een keus en sluiten een contract (een concessie) met een van deze bedrijven. Het winnende vervoersbedrijf krijgt daarmee voor een reeks van jaren het exclusieve recht en de plicht om de contractueel overeengekomen OV-diensten te leveren tegen de afgesproken prijs. Dit kan alleen busvervoer betreffen, maar ook vervoer over spoor (tram, metro en trein) en zelfs een combinatie van deze vervoerswijzen (multimodaal).

¹ Ketenmobiliteit betekent optimaal vervoer van deur tot deur, waarbij de verschillende ketens van vervoer (OV, fiets, auto, etc.) naadloos op elkaar aansluiten. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de ketenmobiliteit een alternatief biedt voor het solo-autogebruik.

IN DE GROENE CONCESSIE:

- rijden bussen op aardgas, of
- zijn alle Euro-3 en Euro-4 bussen voorzien van roetfilters
- maken alle chauffeurs gebruik van de principes van het Nieuwe Rijden
- zijn bus- en railvervoer zo veel mogelijk in handen van één vervoerder
- zijn zowel concessie-verlener als -houder actief in het streven naar aantrekkelijker, zuiniger en milieuvriendelijker openbaar vervoer
- sluiten de verschillende vervoerswijzen naadloos en comfortabel op elkaar aan
- is het voor- en natransport per fiets, maar ook per auto goed geregeld
- vormt het OV in veel gevallen een aantrekkelijk alternatief voor de auto





Concessieverleners moeten sterke OV-doelen bepalen

Overheden vinden het moeilijk om het OV goed te positioneren. Voor wie wil ze welke OV-producten op de markt brengen en welke prijs en subsidie mag daartegenover staan? Is het OV er vooral vanwege de sociale functie, d.w.z. om de reizigers zonder auto te bedienen, of is het OV vooral een belangrijk middel om drukbezochte locaties bereikbaar te houden en de dagelijkse reizigers op drukke verbindingen een snel en betrouwbaar alternatief te bieden? De overheid geeft hierover geen duidelijkheid. Toch zal zij duidelijke productafspraken moeten maken met leveranciers van openbaar vervoer.

OV geeft kansen voor ruimte en milieu

Het OV is in de ogen van de milieuorganisaties onmisbaar om drukke locaties vlot bereikbaar te houden en om een aantrekkelijk alternatief te bieden op drukke verbindingen. In minder dichtbevolkte gebieden en op minder drukke verbindingen moet een adequate, op de vervoersvraag toegesneden vorm van OV beschikbaar zijn ten dienste van degenen die geen gebruik kunnen of willen maken van andere vormen van vervoer.

Er is een tweede belangrijke reden waarom milieuorganisaties het OV een warm hart toedragen. Het OV speelt samen met de fiets een belangrijke rol bij het geleidelijk omvormen van het huidige verkeers- en vervoerssysteem tot een duurzaam mobiliteitssysteem. Dit moet op een zodanige manier gebeuren dat de milieudruk en het ruimtebeslag van het gemotoriseerde vervoer fors vermindert, zonder daarbij het sociale en economische leven te schaden.

Een OV-netwerk met klantvriendelijke overstappunten

Duurzame mobiliteit kan niet zonder een uitgebreid, betrouwbaar en gemakkelijk toegankelijk netwerk van OV-diensten. Onderdeel daarvan is een stelsel van OV-lijnen dat de belangrijke (drukbezochte) locaties en stadscentra vlot met elkaar verbindt, zonder oponthoud door files, omrijden en zonder al te veel haltes. Bij het stads- en streekvervoer denken we dan aan hoogwaardige snelle busdiensten, trams of metro's. Naast dit grofmazige, verbindende net is een fijnmazig netwerk van vervoersdiensten nodig, dat vooral in bepaalde gebieden of stadsdelen veel bestemmingen aandoet en anderzijds goed aansluit op het grofmazige verbindende net. Al naar gelang de vervoersvraag wordt hiervoor gebruik gemaakt van OV-lijnen met een vaste dienstregeling en vaste route of van meer flexibele systemen die direct zijn afgestemd op de vervoersvraag van de reizigers. Belangrijk is ook het inrichten van klantvriendelijke op- en overstapplaatsen (transferpunten) waar OV-diensten samen komen met routes en -voorzieningen voor fietsers en automobilisten. Deze goed bereikbare transferpunten moeten een veilige en betrouwbare overstap bieden tussen OV en andere vervoersmiddelen.

Iedere stad en regio moet zijn netwerk zelf ontwikkelen

Zo'n sterk geïntegreerd netwerk komt niet van de ene op de andere dag tot stand.

Het ontwikkelen, bijbouwen, weer veranderen en voortdurend aanpassen van zo'n netwerk met knooppunten is een kwestie van regionaal maatwerk en daarnaast van tijd, geld en daadkracht. In de Achterhoek is al een vergevorderd proces te zien. Daar is het rail- en busvervoer in handen van één bedrijf (Syntus), waardoor bus en trein elkaar niet beconcurreren, maar naadloos op elkaar aansluiten. De reizigersgroei in dit overwegend landelijke gebied, die sinds de invoering van dit systeem is gerealiseerd, toont aan dat het werkt. Concessieverleners zullen de diverse vervoerswijzen dan ook zo veel mogelijk gezamenlijk moeten aanbesteden. De milieuorganisaties vinden dat zodra het OV op belangrijke verbindingen en op specifieke locaties voldoende tot ontwikkeling is gebracht, daar de faciliteiten voor autoverkeer moeten worden herzien en een selectief gebruik van de auto moet worden aangemoedigd.

Van sterke plannen en rake ambities tot zwakke praktijk en gemiste kansen

Het OV heeft bepaald niet de wind in de zeilen. Het is moeilijk om op regionale lijnen het OV-marktaandeel te behouden. Daarnaast is het lastig op drukke verbindingen en bij de ontsluiting van drukbezochte locaties het marktaandeel fors omhoog te krijgen. Verschillende regio's en vervoersbedrijven hebben ambitieuze en goede OV-plannen (zie bijvoorbeeld het OV-netwerk Brabantstad). Bezuinigingsrondes en beperkende regelgeving ondermijnen echter de mogelijkheden en prikkels om het OV stevig uit te bouwen, gedurfde kansrijke ideeën in de praktijk te onderzoeken, nieuwe automatische betalings-, informatie- en oproepsystemen breed te introduceren en met wervende acties nieuwe klantgroepen aan te spreken. Er moet bij alle overheden meer ruimte komen voor de uitvoering van dit soort plannen.

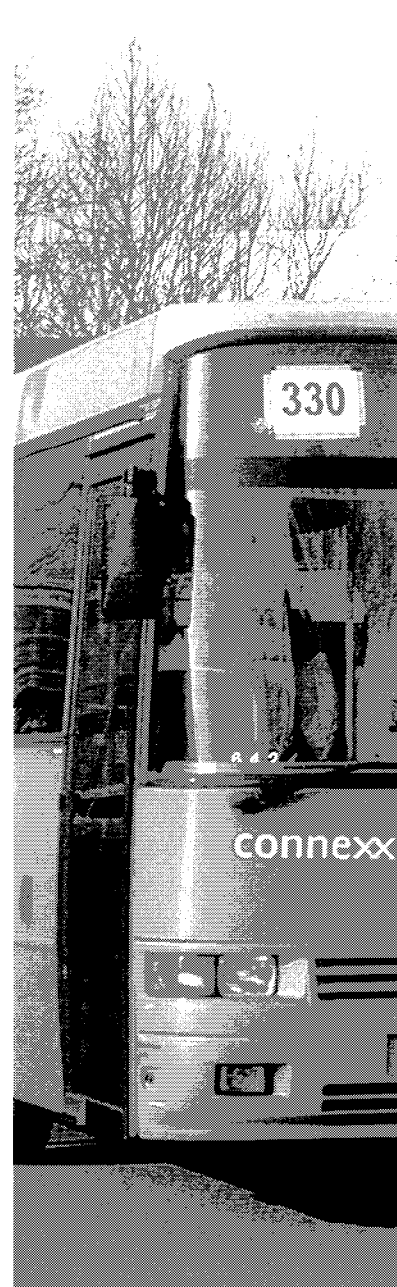
Ook een schoner OV

Gemotoriseerd verkeer veroorzaakt veel luchtverontreiniging en dit heeft aanwijsbare negatieve gevolgen voor de gezondheid. In meerdere stedelijke gebieden moeten nu op basis van Europese richtlijnen maatregelen worden genomen om de luchtverontreiniging die het verkeer veroorzaakt flink te verminderen. Openbaar vervoer- en fietsvoorzieningen kunnen, mits ze substantieel bijdragen aan de bereikbaarheid van drukbezochte locaties, helpen om de milieubelasting in stedelijk gebied en stadscentra te verminderen. Daarnaast kan ook de hoeveelheid schadelijke uitlaatgassen van het OV in totaliteit nog ver omlaag. Dit kan enerzijds door de inzet van meer en beter railvervoer, anderzijds door de inzet van schonere bussen en tenslotte door diverse aanpassingen in de bedrijfsvoering. Het is van groot belang dat hierover in de nieuwe OV-concessies goede afspraken worden gemaakt.

ARTIKEL 1. GROENE CONCESSIE

- 1.1** De Groene Concessieverlener verleent hierbij aan vervoersbedrijf 'De Groene Pijl'² de Groene Concessie, tengevolge waarvan het vervoersbedrijf, als Groene Concessiehouder het recht heeft om met uitsluiting van anderen wervend, snel,

² Fictief gekozen naam voor een vervoersbedrijf.





betrouwbaar en milieuvriendelijk openbaar vervoer te verrichten in het gebied. Dit gebied is door de Groene Concessieverlener zo gekozen dat een goed vervoerskundig samenhangend netwerk rendabel te exploiteren is, met zo weinig mogelijk onlogische vervoersbreuken.

- 1.2** De Groene Concessiehouder dient binnen het vervoersgebied te zorgen voor een optimale afstemming van het eigen en het grensoverschrijdend openbaar vervoer van andere vervoerders, teneinde een zo optimaal mogelijke ketenreis te realiseren. **AANSLUITGARANTIES** en **KORTE OVERSTAPTIJDEN** op openbaar vervoer van de andere concessiehouder dienen derhalve met hoofdletters geschreven te worden.

Toelichting:

Om problemen op het gebied van afstemming te voorkomen is het van groot belang dat door de Groene Concessieverlener zoveel mogelijk wordt gestreefd naar een integrale aanbesteding van alle openbaar vervoerswijzen in het betreffende vervoersgebied.

- SCHONER OPENBAAR VERVOER! -

ARTIKEL 2. MILIEU-EISEN: RIJDEN OP AARDGAS OF MET ROETFILTER

Gegeven de huidige beproefde en beschikbare technieken pleiten de milieuorganisaties voor de toepassing van roetfilters op bestaande bussen (minimaal Euro-3, en Euro-4 bussen) en voor de inzet van aardgasbussen bij de aanschaf van nieuwe bussen. De Wet Personenvervoer 2000 biedt concessieverleners de mogelijkheid milieueisen op te nemen in de concessie. Het Europees Hof van Justitie (besluit C-513/99) heeft dat nu ook in een uitspraak bevestigd. De milieuorganisaties zijn van mening dat daarmee veel milieudoelstellingen van de overheid, onder andere ten aanzien van luchtkwaliteit, kunnen worden gerealiseerd. Er zijn momenteel veel nieuwe schonere brandstoffen en technieken die voertuigen schoner en zuiniger maken. De inzet van Euro-normen (steeds strenger wordende Europese normen waaraan voertuigmotoren moeten voldoen, variërend van Euro-0 tot Euro-5) hebben de ontwikkeling hiervan in een stroomversnelling gebracht. Vanaf 1 januari 2005 dienen alle nieuw aan te schaffen bussen minimaal te voldoen aan Euro-4.

Naast het 'schone lucht'pleidooi voor roetfilters en rijden op aardgas, komen in dit artikel ook milieuvoorschriften aan bod die ingaan op de bedrijfsvoering van de Groene Concessiehouder (een milieujaarverslag, ISO-certificaat), op milieutoetsing en monitoring (IMOVA) en voorschriften die ingaan op het materieel en de werkvloer (de Milieu InvesteringsAftrek MIA, banden met lage rolweerstand, etc.).



EISEN M.B.T. EMISSIES

- 2.1** Alle bestaande bussen van de Groene Concessiehouder voldoen minimaal aan

de Euro-3-norm en zijn voorzien van roetfilter. Dit geldt voor zowel het streek- als stadsvervoer.

- 2.2** Alle nieuw aan te schaffen bussen van de Groene Concessiehouder rijden op aardgas.

Toelichting: Waarom roetfilters en aardgas?

Vrijwel alle bussen in Nederland rijden op diesel. Diesel is de grote boosdoener als het gaat om luchtverontreiniging, vooral op lokaal niveau. De meest schadelijke stoffen voor de gezondheid zijn fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Het is dus van groot belang dat bussen schoner worden.

Roetfilters zijn weliswaar een zogenaamde 'end of pipe-maatregel', maar ze zorgen wel voor aanzienlijk minder uitstoot van fijn stofdeeltjes en zijn dus beter voor het milieu én de gezondheid van mensen. Bovendien vergen ze een relatief kleine investering en zijn dus rendabel op bestaand materieel toe te passen. Afhankelijk van de uitlaatgastemperatuur wordt 98% van het roet weggefilterd. Ze worden al veel toegepast, onder andere in Maastricht, Rotterdam en Den Haag. Wel moet opgemerkt worden dat de roetfilters niet het NO_2 uit de uitlaatgassen halen. Daarvoor is een zogenaamde DeNOx-filter nodig. Bij de nieuwste Euro-4-bussen zal hier (in de meeste gevallen) wél gebruik van worden gemaakt.

Bussen op aardgas zijn vele malen schoner dan de huidige generatie dieselbussen. Rijden op aardgas voldoet zelfs aan de Euro-5 normen (vanaf 2007). De uitstoot van stikstofdioxiden (NO_2) is ruim 70% minder en er vormen zich nauwelijks roetdeeltjes (90% fijn stofreductie)! Daarnaast is de bus zo'n 10 tot 20% zuiniger. Ook is met het rijden op aardgas vrij eenvoudig over te schakelen op het duurzamere biogas. Dit is gas afkomstig van biomassa (bijvoorbeeld rioolslib of GFT) en voor de lange termijn een realistische optie.

Tenslotte vormt rijden op aardgas tevens een opstap naar de techniek van de toekomst, de brandstofcel. Deze op waterstof aangedreven techniek is echter pas over 15 tot 20 jaar voldoende doorontwikkeld om grootschalig te kunnen worden ingezet.

- 2.3** Bovenstaande artikelen 2.1 en 2.2 komen te vervallen als de Groene Concessiehouder kan aantonen dat zijn voertuigen schoner zijn dan de hierboven genoemde varianten.
- 2.4** Indien de Groene Concessiehouder in staat is om jaarlijks een CO_2 -reductie van minimaal 2% te halen bovenop de eventuele afspraken gemaakt in het kader van de lopende concessie, zal hiervoor een bonus worden toegekend ter grootte van € 9,00 per ton CO_2 . De reductie van de CO_2 als gevolg van vermeden autokilometers van nieuwe reizigers mag hierbij meegerekend worden.

Voorbeeld: Lokale initiatieven

Lokale initiatieven (onder andere in de gemeenten Haarlem, Nijmegen en in de noordelijke provincies) moeten het kip- of het eiprobleem oplossen (er rijden geen aardgasvoertuigen rond omdat er geen vulstations zijn en er zijn geen vulstations omdat er geen aardgasvoertuigen zijn). Volgens de gemeente Haarlem kan bij de inzet van 50 of meer aardgasbussen over een concessieperiode van 5,5 jaar kostenneutraal of met een positieve exploitatie gereden worden, als men deze vergelijkt met de inzet van Euro-4 dieselbussen. Ook samenwerking met andere wagenparkbeheerders (een afvalinzamelaar, taxibedrijven, gemeentelijk wagenpark etc.) zal de kansrijkheid van aardgasinitiatieven verhogen.

Voorbeeld: Betrouwbaarheid bussen op aardgas

De betrouwbaarheid van een moderne, in de fabriek geproduceerde aardgasbus, doet niet onder voor die van een dieselbus. Dat blijkt uit gegevens van de stad Lille, waar aardgasbussen al jaren worden toegepast en waar momenteel 128 aardgasbussen rondrijden. Lille heeft recent het besluit genomen de gehele busvloot te laten bestaan uit aardgasbussen. Op grond van de uitbreiding van de busvloot (van 311 naar 411 bussen) en vervanging van oude dieselbussen wordt momenteel de Europese aanbesteding van 150 aardgasbussen voor de komende drie jaar voorbereid.
(gemeente Haarlem, oktober 2004)

Voorbeeld: Roetfilters op de Haagse bussen

Jaap Tal (vervoersbedrijf HTM): 'Als jij een grote dikke pijp achter de bus ziet hangen met een hoop uitlaatgassen, denk je misschien ook: "Daar gaat weer zo'n stinkbus". Het heeft een negatieve uitstraling en dat wil de HTM niet. Het kost ons alleen maar geld, want mensen gaan niet zo snel met de bus als ze er een onprettig gevoel bij hebben. Daarom investeert de HTM bewust in het milieu. De kosten verdienen zichzelf terug als we meer klanten krijgen. Drie jaar geleden voorzagen we 150 bussen van roetfilters, dat is 90% van het wagenpark. De overige 10% wordt binnenkort vervangen. Concessievrager Haaglanden betaalde een deel van de kosten. Ook zij wilde roetfilters op bussen om de luchtkwaliteit in de binnenstad te verbeteren. Een goede keuze, want roetfilters verwijderen bijna al het fijn stof uit de uitlaatgassen. Binnen twee maanden konden de roetfilters vrij eenvoudig (enig sleutelwerk) worden geplaatst. Een automatisch systeem in de bus controleert de werking van de filters. Wie nieuwsgierig is naar onze aanpak is van harte welkom!' (Infomil, Maatregelen voor schone lucht, 2004)

Toelichting – Hoe zit het met andere schonere technieken?

Naast het roetfilter en rijden op aardgas zijn er meerdere brandstoffen of technieken die in meer of mindere mate een bijdrage leveren aan CO₂-besparing of emissiereductie. Hieronder volgt een niet uitputtende lijst schonere technieken die om diverse redenen niet door de milieuorganisaties naar voren worden geschoven als de nummer-1 toepassing voor vervoersbedrijven:

LPG Rijden op LPG zijn ongeveer één derde lichter (bijvoorbeeld de 'Ambassador' van Berkhof). De bussen rijden hierdoor weliswaar veel zuiniger, maar worden vanwege het comfortverlies (meer trillingshinder) niet geadviseerd. Dit neemt niet weg dat verlagen van het gewicht ten behoeve van brandstofbesparing zeker een streven van de fabrikant mag zijn.

LPG Rijden op LPG is qua emissies vergelijkbaar met aardgas. De comprimeerbaarheid (volumebeperking) is echter geringer en ook is de populariteit van LPG-bussen de laatste jaren danig afgenomen sinds het vermeende extern veiligheidsrisico.

Biobrandstoffen Biobrandstoffen worden geproduceerd uit biomassa (reststromen uit land-, bosbouw of geteelde biomassa). De belangrijkste biobrandstoffen zijn PPO (puur plantaardige olie), biodiesel en bio-ethanol. Biobrandstoffen staan in Nederland nog in de kinderschoenen, terwijl dit in andere landen al veel verder ontwikkeld is. Biobrandstoffen zijn soms schoner, maar vooral erg goed voor het klimaat. De CO₂-reductie is enorm. De milieuorganisaties zien wel toekomst in de 2e generatie biobrandstoffen (veelal uit hout, o.a. bio-ethanol), maar pleiten nog niet voor directe toepassing omdat het nog onvoldoende beproefd is.

Bio-ethanol Bio-ethanol (alcohol) uit restproducten van de suikerindustrie levert ten opzichte van benzine een CO₂-reductie op van zo'n 75% tot 80% en veroorzaakt ongeveer 50% minder emissies dan gewone diesel. Het wordt traditioneel geproduceerd uit suiker- en zetmeelhoudende landbouwgewassen, zoals suikerbieten en granen. Een opkomende technologie is de productie van bio-ethanol uit houtachtige en grasachtige biomassa, bijvoorbeeld populier, eucalyptus en miscanthus. In Zweden heeft Scania al lange tijd bio-ethanolbussen rijden.

Purinox Purinox bestaat voor 87% uit normale diesel en wordt aangevuld met 12% tot 13% ontkalkt water, waar een derde stof aan moet worden toegevoegd omdat diesel en water niet samen gaan. De reductie van emissies zijn redelijk gunstig: zo'n 15% minder stikstofoxiden; bijna 35% minder uitstoot van roetdeeltjes en de emissie van koolmonoxide (CO) nam met 35% af. De milieuorganisaties zien een eventuele toepassing van Purinox bij voorkeur in combinatie met andere schone technieken, bijvoorbeeld met roetfilter of hybridetechnieken.

Hybride Dit zijn voertuigen die op meerdere brandstoffen of technieken kunnen rijden, bijvoorbeeld deels op elektriciteit, deels op diesel. In Apeldoorn wordt momenteel

door meerdere organisaties de Whisper ontwikkeld. Dit is een hybride bus, waar de elektromotor in de wielnaaf zit. Momenteel is het een omgebouwde dieselbus, maar men werkt aan een fabrieksmodel met seriegeschakelde accu's. Dit zal een veel lichtere bus zijn, waarmee nog meer reductie te bereiken valt. De brandstofbesparing is rond de 40%, hetzelfde geldt voor de emissies. Men verwacht veel lagere exploitatiekosten met deze bus, waarmee men de meerkosten van de bus binnen 5 á 6 jaar zou hebben terugverdiend. De Whisper zou vooral toepasbaar moeten zijn in stedelijk gebied vanwege het vele optrekken en afremmen (dan is de elektromotor in zijn sas...).

Waterstof: Rijden op waterstof betekent dat de waterstof in een brandstofcel wordt omgezet in elektriciteit. Dit proces is zeer schoon, al moet opgemerkt worden dat de productie van waterstof dan ook schoon moet zijn, bijvoorbeeld middels zonne- of windenergie. Op dit moment rijden in Amsterdam bij wijze van proef drie bussen op waterstof. De eerste resultaten zijn positief en de gemeente Amsterdam wil de proef graag voortzetten. De bussen met een brandstofcel zijn echter nog erg duur, tot wel anderhalf miljoen euro per bus. Bovendien zijn ze nog nauwelijks beschikbaar. De milieu-organisaties denken dat over 15 tot 20 jaar de waterstofbus wel breed inzetbaar zal zijn.



EISEN T.A.V. BEDRIJFSVOERING

- 2.5** De Groene Concessiehouder stelt jaarlijks een **Milieujaarverslag**, alsmede een **MilieuActiePlan** op, waarin staat op welke manier het bedrijf bijdraagt aan vermindering van de belasting van het milieu en de leefomgeving. Daaronder valt ondermeer de reductie van fijn stof, CO₂, NO_x en het geluid. In het Milieujaarverslag toont de Groene Concessiehouder aan dat haar wagenpark 'in real life traffic' dezelfde emissies heeft als op de testbanken. Tevens wordt het brandstofverbruik gemonitord. Uitgangspunt in het Actieplan is het ALARA-principe (zie begrippenlijst artikel 8).
- 2.6** De Groene Concessiehouder is in het bezit van het ISO 14001 Milieu-certificaat (zie voorbeeld hiernaast).
- 2.7** De principes van Het Nieuwe Rijden worden door de Groene Concessiehouder altijd toegepast. Al bij het opstellen van de dienstregeling wordt hiermee rekening gehouden. Alle chauffeurs hebben een training Het Nieuwe Rijden voor buschauffeurs bij een erkend instituut met goed gevolg doorlopen. Een bewijs hiervan kan te allen tijde worden overlegd. Iedere vijf jaar wordt door alle chauffeurs een opfriscursus gevolgd.

Voorbeeld: Connexxion eerste met ISO-milieucertificaat

Connexxion Openbaar Vervoer en Connexxion Water zijn ISO-14001 gecertificeerd en is hiermee de eerste personenvervoerder in Nederland die aan deze wereldwijde milieunorm voldoet. Personenvervoer brengt onlosmakelijk gevolgen voor het milieu met zich mee. Voertuigen maken geluid en verbranden brandstoffen, waardoor het milieu wordt belast. Connexxion vindt dat zij de taak heeft deze milieubelasting zoveel mogelijk te beperken en daarom is er veel aandacht voor bijvoorbeeld technische aanpassingen aan voertuigen, onderhoud van het wagenpark en het rijgedrag van de chauffeurs. Om ervoor te zorgen dat het milieubeleid van Connexxion goed wordt nageleefd en om milieuproblemen snel te kunnen oplossen, is een milieumanagementsysteem opgezet. Periodieke in- en externe controles en een waterdicht meldingen- en registratiesysteem zorgen ervoor dat Connexxion duurzaam voldoet aan alle milieuwet- en regelgeving. (persbericht Connexxion 7-12-2004)



Toelichting:

Het Nieuwe Rijden is een manier van rijden die leidt tot een zuiniger en comfortabeler rijgedrag. Het omvat tenminste de volgende acht punten:

1. Maak niet teveel toeren
2. Geef de juiste hoeveelheid gas
3. Kies de hoogst mogelijke versnelling
4. Houd voldoende afstand
5. Zet de motor vaker uit
6. Laat tijdig het gas los en schakel niet te snel terug
7. Controleer regelmatig (liefst elke week) de bandenspanning
8. Maak, indien mogelijk, gebruik van in-car apparatuur, zoals toerenteller, cruise control en dieselverbruiksmeter

- 2.8** De *Streek Concessiehouder* maakt in haar bedrijfsvoering, naast het nemen van besparende maatregelen, zo veel mogelijk gebruik van milieuvriendelijk opgewekte elektriciteit (groene stroom). Voor vervoerders die railvoertuigen gebruiken is dit van extra groot belang. De *Streek Concessiehouder* sluit contracten af om minimaal 50% groene stroom af te nemen.



EISEN T.A.V. MILIEUTOETSING EN -MONITORING

In de aanbestedingsprocedure wordt het milieurendement van het wagenpark van de *Streek Concessiehouder* en die van andere geïnteresseerde vervoersbedrijven door een onafhankelijk bureau getoetst. Deze toetsing wordt uitgevoerd met behulp van IMOVA. Daarbij wordt het principe gehanteerd dat het hoogste milieurendement zwaar weegt bij de uiteindelijke gunning van de concessie.

Toelichting:

IMOVA (*Instrument Milieueisen Openbaar Vervoer Aanbesteding*) is een instrument waarmee de milieubelasting van verschillende typen OV-materieel en de daarmee verbonden kosten worden berekend. Aanbieders en concessieverleners kunnen IMOVA gebruiken bij de aanbestedingsprocedure. De milieuorganisaties bevelen dat aan. Overheden kunnen op deze manier een heldere en verantwoorde keuze maken om te investeren in betere milieuprestaties van het OV in hun regio of gemeente. De kosten en opbrengsten zijn vooraf bekend en de aanbiedingen van verschillende vervoerbedrijven kunnen objectief met elkaar worden vergeleken. IMOVA is verkrijgbaar bij de Novem. De milieuorganisaties raden aan de OV-offertes met IMOVA te laten scannen door een onafhankelijke instelling of adviesbureau.

- 2.9** Gedurende de concessie zullen de milieuprestaties van de *Streek Concessiehouder* en met behulp van IMOVA worden gemonitord. Op basis van deze monitoring kan de concessieverlener aanvullende eisen aan de *Streek Concessiehouder* stellen met betrekking tot het wagenpark.



- 2.10** De Groene Concessiehouder maakt zoveel mogelijk gebruik van bedrijfsmiddelen die zijn vermeld op de lijsten die behoren bij de Regeling Energie-investeringsaftrek, de Regeling Milieu-investeringsaftrek en de Regeling Willekeurige afschrijving milieu-investeringen.

Toelichting:

De Regeling Milieu-investeringsaftrek is beter bekend als de MIA-regeling. Deze regeling is op 29 december 2004 in de Staatscourant gepubliceerd. De MIA is een fiscale aftrekregeling voor ondernemers die investeren in milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen, zoals lichtgewichtmaterieel, roetfilter, elektrische/hybride voertuigen, smeeroliesystemen, ombouwsets van diesel naar aardgas en voor locomotieven een elektronische regeleenheid voor dynamisch remmen.

Via MIA zijn 15% of 30% van de investeringskosten op bepaalde bedrijfsmiddelen aftrekbaar van de fiscale winst. Speciaal voor de stimulering van Euro-4 motoren is nog eens € 18 miljoen aan het budget toegevoegd.

- 2.11** De bussen van de Groene Concessiehouder zijn voorzien van banden met een lage rolweerstand, ook wel eco- of energiebanden genoemd.
- 2.12** De Groene Concessiehouder wint de remenergie van haar elektrisch aangedreven voertuigen terug en gebruikt deze weer voor het optrekken of voor de interne stroomvoorziening. Overtollige energie wordt teruggeleverd aan het net.

Toelichting:

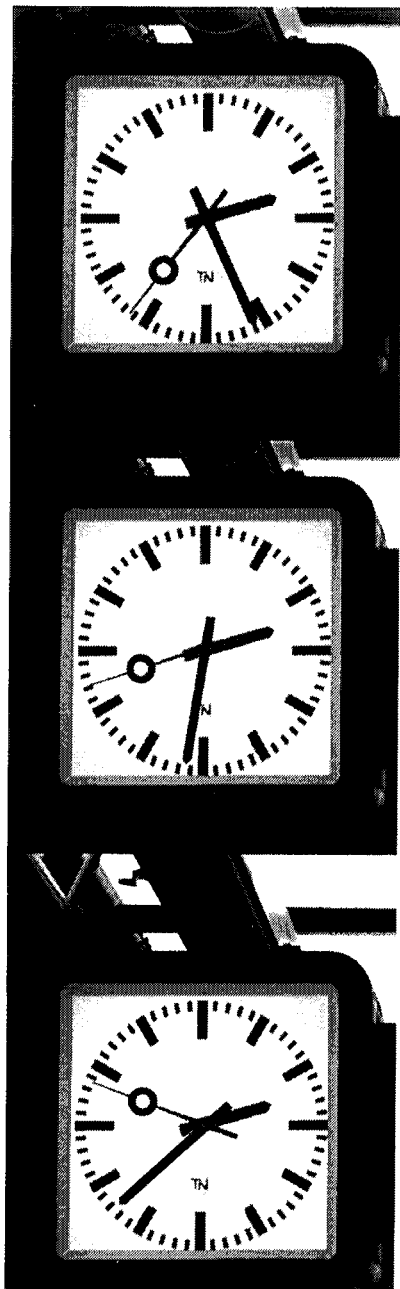
Railvervoer heeft in vergelijking met regulier busvervoer grote voordelen bij de beperking van de lokale luchtvervuiling. De positie van verschillende vormen van railvervoer in het OV-netwerk (regionale spoorlijnen, light rail, metro of tram) dient dan ook te worden versterkt. De concessieverlener dient hiervan in haar regionaal verkeer- en vervoersbeleid een speerpunt te maken. Uit oogpunt van duurzaamheid en lokale leefkwaliteit is het van belang dat investeringen worden gedaan in energiezuinige en stille voertuigen.

- 2.13** De Groene Concessiehouder wast haar voertuigen in een wasstraat, welke is voorzien van een Milieukeur.

Toelichting:

In de wasstraat met milieukeur wordt zo zuinig mogelijk omgesprongen met water en energie. Ook moeten de ingekochte hoeveelheden (biologisch afbreekbare) reinigingsmiddelen, water en energie nauwlettend worden bijgehouden.





- 2.14 In de buswerkplaatsen van de _____ is een optimaal persluchtsysteem aanwezig: 'de bussen zitten op de lucht'.

Toelichting:

Als bussen 'op de lucht zitten', betekent dat dat ze niet meer lange tijd hoeven warm te draaien, alvorens ze de dienstregeling gaan rijden. Dit bespaart niet alleen brandstof, waarmee het milieu gediend is, de werkomstandigheden voor het personeel in de werkplaats verbeteren ook aanzienlijk.

- BETER OPENBAAR VERVOER ! -

Voor de reiziger is het niet alleen van belang dat de afzonderlijke bus-, tram- of treinreis goed verloopt, maar vooral dat de gehele reis van deur tot deur volgens planning verloopt. Omdat hierbij altijd sprake is van voor- en natransport wordt dit ook wel een ketenreis genoemd. Hierbij is de sterkte van de keten niet alleen afhankelijk van de zwakste schakel, maar ook afhankelijk van de wijze waarop de schakels in elkaar vervlochten zijn. Bij concessieverlening moet daarom de nodige aandacht uitgaan naar een goede afstemming binnen het gehele OV-netwerk, inclusief het voor- en natransport, zoals fiets en auto.

- 3.1 De aankomsttijd van een voertuig van de _____ moet minimaal 5 minuten liggen voor de vertrektijd van de intercitytrein. De vertrektijd van een voertuig moet minimaal 5 minuten liggen na de aankomst van de intercitytrein. De maximale aansluittijd bedraagt in beide gevallen 10 minuten. NB: Dit betekent dat een vertraging van de intercitytrein wordt overgenomen tot een maximum van 10 minuten.
- 3.2 De aankomsttijd van een voertuig van de _____ moet minimaal 2 minuten liggen voor de vertrektijd van een aansluitende buslijn. De vertrektijd van een voertuig moet niet eerder zijn dan twee minuten nadat voertuigen van de stadsdienst zijn aangekomen. NB: Dit betekent dat de dienstregeling van de stadslijnen zodanig is afgestemd dat ze gelijktijdig aankomen bij het centrale busstation. De streeklijnen wachten op deze stadsbussen tot een maximum van 7 minuten.
- 3.3 De aansluiting van de laatste verbinding wordt door de _____ gegarandeerd. Dit betekent dat, bij een vertraging van de laatste rit op een bepaalde verbinding, de rit die aansluiting biedt dient te wachten of dat de concessiehouder alternatief vervoer biedt.
- 3.4 Alle voertuigen van de _____ bieden gratis plek aan tenminste 6 vouwfietsen. Het staat de _____ vrij plek

te bieden aan niet-vouwfietzen. De maximaal te vragen vergoeding hiervoor bedraagt € 0,50 per zone.

- 3.5** De Groene Concessiehouder stelt op alle stations/haltes goede en voldoende fietsvoorzieningen (stalling) ter beschikking. Zij stelt op haar belangrijkste stations/haltes fietskluizen beschikbaar voor het stallen van eigen fietsen of huurfietsen. De Groene Concessieverlener draagt, tenzij hiervan gemotiveerd kan worden afgeweken, zorg voor tenminste 10 fietsparkeerplekken bij haltes buiten de bebouwde kom (als onderdeel van halteplan).
- 3.6** De Groene Concessiehouder zorgt ervoor dat een ieder binnen de bebouwde kom de maximale loopafstand heeft van 500 meter tot een halte. De concessieverlener zorgt ervoor dat bij haltes buiten de bebouwde kom tenminste 3 personen per halte, droog, voldoende verlicht en voldoende afgeschermd van de wind kunnen zitten.
- 3.7** De Groene Concessieverlener zorgt voor voldoende autoparkeerruimte (P&R) bij het centraal (bus)station. De Groene Concessiehouder verkent in overleg met de Groene Concessieverlener de mogelijkheden voor overstaplocaties (transferia) aan de rand van de grootste steden in het concessiegebied met de ontwikkeling van aansluitende bus- en spoorlijnen.
- 3.8** De Groene Concessiehouder, de Groene Concessieverlener en andere aanwezige vervoerders maken gezamenlijk afspraken over het aanstellen van een mobiliteitsmanager per station/overstappunt. Deze manager geeft multimodale reisinformatie aan reizigers, maar verstrekt ook vervoersbewijzen (voor alle aanwezige vormen van vervoer), springt in op actuele wijzigingen en onderhandelt over kleine en grote kwaliteitsverbeteringen om het verblijf en de reis voor de reiziger zo goed mogelijk te laten verlopen.

ARTIKEL 4. INFORMATIEVERSTREKKING VAN DE GROENE CONCESSIEHOUDER

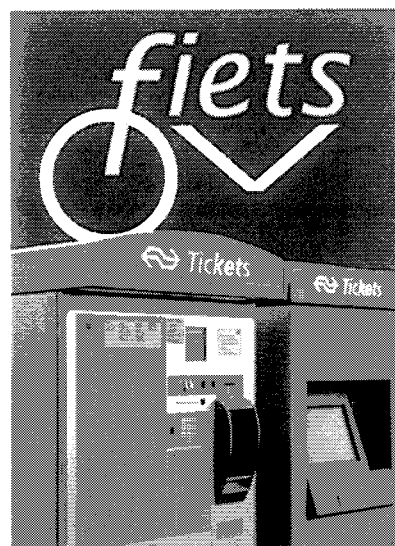
Openbaar vervoer kan nog zo goed zijn, maar als de niet frequente of net-niet-reiziger er geen weet van heeft, neemt het gebruik ervan niet toe. De vervoerder dient haar product dan ook op alle mogelijke wijzen aan de (potentiële) klant kenbaar te maken. Dat kan bijvoorbeeld via folders, kranten en internet, maar ook langs de kant van de weg, in publieke gebouwen en tijdens evenementen.

Ook voorafgaand en tijdens de reis heeft de reiziger behoefte aan gedetailleerde informatie, die niet alleen uitgaat van de geplande dienstregeling van het openbaar vervoer, maar die ook rekening houdt met geplande wegwerkzaamheden, vertragingen en met de actualiteit. Reisinformatie dient verder te gaan dan de reisinformatie van halte tot station.

Daarvoor is het wel noodzakelijk om meer informatie van de vervoerder te vragen

Voorbeeld: OV-Fiets

De OV-Fiets is een huurfiets ontwikkeld voor het Nederlandse openbaar vervoer. De verhuurformule is nieuw en met opzet eenvoudig gehouden om tegemoet te komen aan twee belangrijke wensen van de moderne reiziger: snelheid & gemak. Met de OV-Fiets in het openbaar vervoer is de reis van deur tot deur aangenamer en persoonlijker geworden. Hiermee heeft het openbaar vervoer een formule gevonden die de deur tot deur reis een stuk aantrekkelijker maakt. Om de OV-fiets te kunnen gebruiken moet men zich eenmalig vooraf aanmelden. Dit kan op de website www.OV-fiets.nl of bij de deelnemende stationsstallingen. Met een geautoriseerde NS-kaart of een OV-fietspasje is het mogelijk een OV-fiets te huren bij alle verhuurlocaties. Dit kunnen bestaande fietsstallingen zijn of automatische fietskluizen.



Vert

Tijd	Naar
14:48	Amsterdam C/Schip
14:49	Groningen
14:51	Kampen
14:51	Enschede
14:51	Utrecht Centraal
14:52	Leeuwarden
14:53	Roosendaal
14:55	Emmen
15:17	Groningen
15:18	Den Haag C/Rotterd
15:19	Leeuwarden
15:19	Roosendaal
15:20	Kampen
15:21	Enschede
15:21	Utrecht Centraal
15:23	Emmen

dan alleen de statische dienstregelingsuren. Ook geplande werkzaamheden en actuele gegevens zullen digitaal geleverd moeten worden aan een landelijk dekkende organisatie. Bovendien zal een actieve en constante marketingcommunicatiestroom rondom reisinformatie ingezet moeten worden. Zo zal het verleiden van de automobilist tot andere vervoersmogelijkheden een stuk makkelijker worden.

- 4.1 De **Reiswettelijke Dienst** is verplicht zich om haar dienstregeling – inclusief actuele wijzigingen, vertragingen of geplande werkzaamheden – digitaal beschikbaar te stellen aan een landelijk opererende reisinformatieverstrekker.
- 4.2 De **statische reisinformatie** op de haltes van de **Reiswettelijke Dienst** is goed leesbaar, overzichtelijk, ruim opgezet, up-to-date én aanwezig in de bushalte zelf (in plaats van alleen op de haltepaal). Verder dient de reisduur naar de belangrijkste bestemmingen (bijvoorbeeld ziekenhuis, station, centrum) te worden vermeld, alsmede de tarieven en de betaalmogelijkheden. Tenslotte dient de informatie vergezeld te gaan van een plattegrond met daarop in ieder geval de belangrijke omgevingsinformatie.
- 4.3 De **Reiswettelijke Dienst** zal alles in het werk stellen om een **dynamisch reisinformatiesysteem** bij haar haltes en stations te realiseren. Zij levert daartoe een stappenplan waarin aangegeven wanneer welke haltes/stations worden voorzien van een dynamisch reisinformatiesysteem.
- 4.4 De **Reiswettelijke Dienst** verstrekt haar (potentiële) reizigers actuele reisinformatie via een eigen website, advertenties in huis-aan-huisbladen, lokale radio en televisie (incl. teletekst) en dienstregelingsfolders.
- 4.5 In de voertuigen van de **Reiswettelijke Dienst** dienen automatisch halteplaatsen te worden omgeroepen en dient informatie te worden verstrekt over actuele afwijkingen van de dienstregeling (bijv. over de gevolgen van vertraging voor aansluitingen).
- 4.6 De **Reiswettelijke Dienst** heeft in haar concessiegebied een netwerk van **reisinformatiepunten** ontwikkeld, waarmee de recreatieve reiziger wandelingen van halte tot halte tot zijn beschikking heeft.
- 4.7 Bij evenementen wordt de **Reiswettelijke Dienst** in een vroegtijdig stadium betrokken teneinde in te kunnen spelen op eventuele wijzigingen in de dienstregeling. Dit vindt in nauw overleg plaats met de **Reiswettelijke Dienst**.

ARTIKEL 5. TARIEVEN

Variatie in tarieven biedt de Groene Concessiehouder de mogelijkheid om extra reizigers te werven. Wervende tarieven kunnen zich bijvoorbeeld richten op specifieke doelgroepen, verschillende tijdstippen van de dag en speciale evenementen.

Vergelijkbaar met de situatie in Vlaanderen (De Lijn) kan het OV financieel aantrekkelijker worden gemaakt voor bepaalde groepen reizigers als ouderen, jongeren of woon-werkreizigers door middel van goedkope abonnementen. Samenwerking en afstemming tussen bijvoorbeeld concessiehouder, concessieverlener, lokale overheden, bedrijven en/of vervoerscoördinatiecentra is hierbij van groot belang.

De OV-chipkaart biedt de mogelijkheid om wervende tarieven met gebruiksgemak voor de reiziger te introduceren. In de regio Rotterdam vindt in het voorjaar van 2005 de eerste (pilot)introduktie plaats van de OV-chipkaart op de metrolijnen van de RET, de buslijnen van Connexxion tussen Voorne-Putten en Rotterdam en de Hoekse lijn van de NS.

De Groene Concessiehouder werkt mee om de invoering en gebruik van de chipkaart voor de reiziger succesvol te maken.

- 5.1** De Groene Concessiehouder heeft – naast de bestaande nationale tarieven – een breed assortiment wervende tarieven. Deze tarieven zijn tijd- en doelgroepafhankelijk en beogen meer en nieuwe reizigers te trekken. Deze tariefssystemen zijn geldig in het gehele gebied van de Groene Concessiehouder, met inbegrip van alle grensoverschrijdende lijnen.
- 5.2** De tariefstructuur van de Groene Concessiehouder is zodanig opgezet dat het voor reizigers extra aantrekkelijk is om week-, maand-, dan wel jaarabonnementen af te sluiten. Ook het reizen in de daluren wordt extra aantrekkelijk gemaakt.
- 5.3** De Groene Concessiehouder sluit minimaal 10 grootverbruikcontracten af met bedrijven, instellingen en overheden in haar gebied.
- 5.4** In de huidige situatie (zonder chipkaart) zorgt de Groene Concessiehouder ervoor dat:
 - de diverse kaartsoorten snel en eenvoudig verkrijgbaar zijn via internet, servicenummer en loketten van de Groene Concessiehouder of die van andere vervoersbedrijven in het concessiegebied.
 - de eenmalig te gebruiken kaartsoorten verkrijgbaar zijn op locaties in de directe nabijheid van stations en haltes.
 - hiernaar duidelijk dient te worden verwezen naar de betreffende haltes.
- 5.5** De Groene Concessiehouder werkt op verzoek van de Groene Concessieverlener actief mee aan de invoering van de chipkaart, integreert hierin bovengenoemde wervende tarieven en verzorgt actieve voorlichting via internet, folders, stations, haltes, etc.

Voorbeeld: Groene Halte

Groene Halte-wandelroutes zijn wandelingen van bushalte naar bushalte. Vanuit duidelijk herkenbare groene bushaltes starten of eindigen deze wandelingen, die dwars door het concessiegebied voeren. Het idee is heel eenvoudig: De auto hoeft niet meer mee als men gaat wandelen. Men rijdt simpelweg met de bus naar een Groene Halte (A) aan het beginpunt van de wandelroute. Een gemarkeerde wandelroute leidt naar halte B, waar opgestapt kan worden op de bus terug. Van iedere route is een routebeschrijving en een overzichtskaart beschikbaar.

Voorbeeld: Veluwe Reispas

De Veluwe Reispas is een initiatief van Connexxion en het Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme, en wordt het hele jaar door uitgegeven door hotels en vakantieparken op de Veluwe. Met de Veluwe Reispas (welke vergezeld gaat van een algemene en reisinformatiefolder) mag één persoon gratis met de bus reizen op alle lijnen van het concessiegebied dat begrensd wordt door de steden Zwolle, Amersfoort, Veenendaal, Arnhem, Zutphen en Deventer. De Veluwe Reispas is één dag geldig. Reizigers kunnen met de Veluwe Reispas naar bijvoorbeeld het Dolfinarium in Harderwijk, Burgers Zoo in Arnhem, het Ecodrome in Zwolle of één van de vele andere attracties op de Veluwe. Met de bus reist men snel, er hoeft niet gezocht te worden naar een parkeerplaats en meestal kan vlakbij de ingang van de attractie uitgestapt

worden. Bij de Reispass krijgt men bovendien een gratis boekje met voordeelbonnen voor allerlei leuke en interessante attracties op de Veluwe. De Reispass wordt het hele jaar door verstrekt.

**Voorbeeld: Kaartje voor
1 euro in stadsvervoer Noord-
Holland-Noord**

HAARLEM - Een buskaartje voor het openbaar stadsvervoer in Den Helder, Alkmaar en Hoorn kost met ingang van 12 december 1 euro.

Dit sterk gereduceerde reistarief geldt vanaf negen uur 's morgens en in het weekend. Vervoersmaatschappij Connexxion en de provincie Noord-Holland hebben hierover afspraken gemaakt.

Het gaat voorlopig om een experiment. Doel van deze proef is incidentele reizigers in het openbaar vervoer te lokken. Als de opzet slaagt, krijgt het initiatief mogelijk navolging in meer Noord-Hollandse steden. Een en ander werd vanmorgen bekend gemaakt tijdens de vergadering van provinciale staten.

(Noordhollands Dagblad,
15 november 2004)

Voorbeeld: 't Winkelkaartje

Op donderdagavond, zaterdag en op koopzondagen kan in Utrecht met het winkelkaartje gereisd worden. Deze kost voor een retourtje naar de stad € 1,50 (maximaal 2 zones), en € 2,50 (maximaal 4 zones). Dit systeem werkt al jaren naar tevredenheid.

Marketing en innovatie zijn geen doel op zich, maar wel onlosmakelijk verbonden met de concessie. Ze moeten bijdragen aan het gebruik en de kwaliteitsbeleving van OV. Marketing en innovatie maakt het OV swingend. De grote druk op de ruimte, het milieu en de leefbaarheid in Nederland maken het noodzakelijk dat het OV een meer dan volwaardige rol blijft spelen. Zowel in de stedelijke als landelijke gebieden is het OV van groot belang voor de kwaliteit van de omgeving en het welbevinden van de bewoners. Het OV moet flink groeien, tegen de sentimenten in. Daarom is veel aandacht voor het OV van groot belang voor de concessieverlener en daarmee voor de concessiehouder en in de concessie.

- 6.1** De *Bestuursregio Utrecht* neemt deel aan marketingactiviteiten die in het gebied van de concessieverlener plaatsvinden. Daartoe wordt hij deelnemer en uitvoerder van het marketingplan in het concessiegebied. Marketing heeft hier als doel zowel meer reizigers als opbrengsten te realiseren. Daartoe worden activiteiten ondernomen, waarbij openbaar vervoer als koopbaar product, een grotere productbekendheid en het werven van nieuwe klanten (keuzereiziger, in de daluren, op bepaalde lijnen, etc.) centraal staan.

Toelichting: Marketing in Utrecht

De *Bestuursregio Utrecht (BRU)* heeft samen met de verschillende vervoerders in haar concessiegebied een breed marketingoffensief gelanceerd. De acties zijn gericht op bepaalde doelgroepen (zoals scholieren) of bepaalde specifieke lijndiensten (zoals winkelbussen). Naast echte reclame-uitingen en speciale (lage) tarieven maken ook services deel uit van de marketing. Zo kan voor een vast (maar vrij hoog) tarief een los kaartje in de sneltram gekocht worden. Het OV kan met de brede, door de BRU gecoördineerde aanpak, bijna geen inwoner in het concessiegebied ontgaan.

- 6.2** De *Bestuursregio Utrecht* neemt twee maal per jaar deel aan een innovatieoverleg met de concessieverlener, consumentenorganisaties en het bedrijfsleven. Dit overleg behandelt de ontwikkelingen in het OV en het concessiegebied. Het innovatieoverleg kan aanbevelingen doen tot herijking van de processen, producten en diensten. De *Bestuursregio Utrecht* verplicht zich deze aanbevelingen te onderzoeken.

Toelichting:

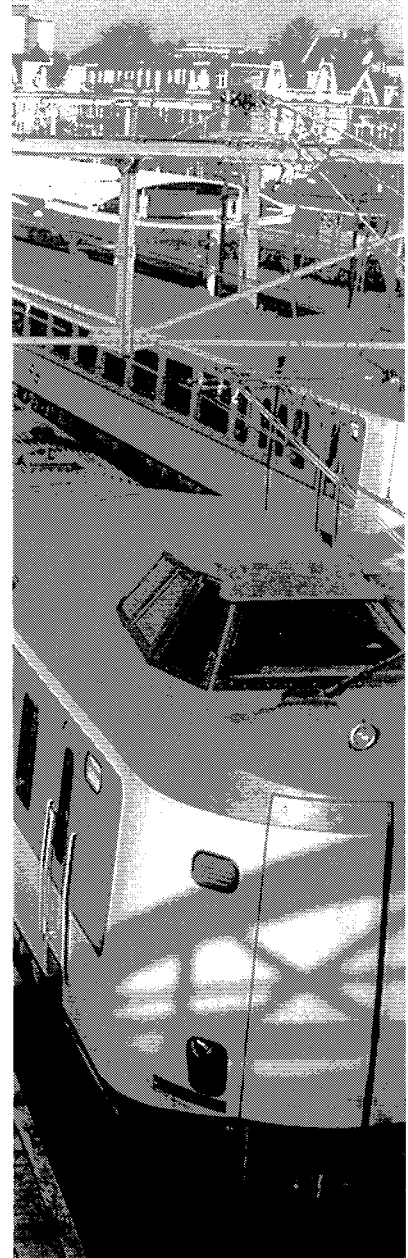
Het openbaar vervoer kan nog veel nieuwe impulsen gebruiken. Ervaringen leren dat in de concessie zelf te weinig incentives zitten voor innovatie en vernieuwing. De concessie heeft haar vermogen vooral in het vervoeren van reizigers. De noodzaak van nieuwe impulsen wordt echter breed gevoeld. Niet alleen vanuit de vervoersbranche zelf, maar ook door overheden, milieu- en consumentenorganisaties. Door de gecombineerde kennis en signalen uit diverse groepen ontstaat een dynamische innovatieve kracht. Dit kan vorm krijgen in een innovatieoverleg. Een separaat overleg dat bestaat uit de meest

creatieve geesten van verschillende betrokken partijen, heeft een innovatieve kracht die werkt bij het aantrekken van nieuwe reizigers, bij goede informatievoorziening, een uitgekiende marketingstrategie, maximale toegankelijkheid en een beter imago.

ARTIKEL 7. TOEZICHT EN HANDHAVING

De verbetering van de kwaliteit van het OV is alleen mogelijk als een systeem van toezicht en handhaving op de concessie van toepassing is. Door de grote belangen en de vaak kleine marges, kan het aantrekkelijk zijn om flexibel om te gaan met afspraken in de concessie. Niet zelden zal dit kwalitatieve en minder meetbare aspecten betreffen. Voor de reiziger geldt, dat de kwaliteitsbeleving echter sterk zal afnemen door slecht nagekomen concessieafspraken. Een voorbeeld is de klantvriendelijkheid. Menig reiziger zal definitief afhaken als OV-klant na onheuse bejegening door een chauffeur. Als dit soort voorvallen geen plek krijgen in een toezicht- en handhavingssysteem, dan bestaat er geen enkele basis ter voorkoming van deze incidenten. Daarom dient een solide systeem te bestaan van toezicht en handhaving dat gebaseerd is op de eisen van de (toekomstige) reiziger.

- 7.1** De Groene Concessiehouder verplicht zich structureel, betrouwbaar en periodiek informatie te verstrekken over de kwantiteit en de kwaliteit van de geleverde diensten. Dit op basis van de kwaliteitseisen die (toekomstige) gebruikers stellen. Deze informatie betreft tenminste de aankomstpunctualiteit per halte, het uitvalpercentage, de toe- en afname van de bezetting op lijnniveau, het aantal reizigers, de staat van onderhoud van het materieel en eventuele cruciale ontwikkelingen.
- 7.2** De Groene Concessieverlener houdt extern toezicht door enquêtes, de inzet van OV-scouts (mystery guests) en audits (een schouw) langs halteplaatsen en stations. Dit toezicht is als aanvulling op en ter controle van de rapportages van de Groene Concessiehouder.
- 7.3** De Groene Concessiehouder verplicht zich deze informatie openbaar weer te geven, opdat reizigers en potentiële reizigers de beschikking hebben over deze informatie.





Voor de betekenis:

hebben de hierna te noemen begrippen de navolgende

Het recht van het vervoersbedrijf om met uitsluiting van anderen goed openbaar vervoer te verrichten, waarmee het bestaande reizigers behoudt en nieuwe (keuze)reizigers werft.

Groen staat in deze concessie voor lage uitstoot van NO_x en fijn stof, weinig geluidhinder, laag energiegebruik, verkeersveiligheid en efficiënt ruimtegebruik.

Het absoluut noodzakelijke beleid op de diverse provinciale, regionale en gemeentelijke taakvelden, die het mogelijk maakt het openbaar vervoer in het betreffende

gebied aantrekkelijker te maken, waardoor bezettingsgraden van de voertuigen omhoog gaan en de kostendekkingsgraad boven de streefwaarde van 50% komt. Onderdelen van het flankerend beleid zijn onder andere parkeerbeleid, doorstromingsmaatregelen voor OV, RO-maatregelen (bijvoorbeeld bouwen nabij OV-knooppunten) en mobiliteitsmanagement (bijvoorbeeld vervoer in de milieuvergunning).

De infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer die het mogelijk maakt om te kunnen concurreren met de auto. Gedacht moet worden aan vrije busbanen en verkeerslichten die openbaar vervoer bevoordelen boven de overige gemotoriseerde weggebruikers. Ook bushaltes en -perrons vallen onder infrastructuur. Deze dienen optimaal ingericht te zijn voor een aangenaam verblijf op de halte en voor een snelle in- en uitstap. Daartoe zijn de busperrons op een dusdanige hoogte gebracht dat bus en halte op hetzelfde niveau zijn. Een dergelijke aanpassing van de perrons maakt een busrit comfortabeler én op lijnniveau tot meerdere minuten sneller. Een voorwaarde voor de verhoogde perrons is een rechte aan- en afvoerbusbaan.

Milieuvriendelijk, aantrekkelijk, comfortabel, snel, betrouwbaar openbaar vervoer per bus, tram, metro of trein, met een wervend tariefsysteem, waarmee het in veel gevallen kan concurreren met de auto.

Keuzereiziger

Reizigers die kunnen kiezen om de auto, dan wel het openbaar vervoer te nemen teneinde zich van A naar B te verplaatsen. Het verleiden van deze reizigers om te kiezen voor het openbaar vervoer, zal de meeste milieuwinst genereren en derhalve als aparte doelstelling moeten worden opgenomen in de Groene Concessie.

ALARA-principe

As Low As Reasonably Achievable: zo laag als redelijkerwijs bereikbaar is.

INTERESSANTE LINKS:

IMOVA	www.novem.nl/default.asp?documentId=19032
Het Nieuwe Rijden	www.hetnieuwerijden.nl
OV-Fiets:	www.OV-fiets.nl
Groene Haltes:	www.wandelzoekpagina.nl/groenehaltes
OV-chipkaart	www.ov-chipkaart.nl
Veluwe Reispas	Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme, tel. (0570) 68 07 00, of mail naar info@gobt.nl , www.milieukeur.nl .
Wasstraat met milieukeur	www.vrom.nl/pagina.html?id=9575
Milieu-investeringsregeling	www.e-traction.com/the_whisper.htm
Hybride bus de Whisper:	

COLOFON

De Groene Concessie is een initiatief van de milieufederaties van Overijssel, Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant, Limburg en Zuid-Holland en Stichting Natuur en Milieu (SNM).

Oplage: 600 stuks

© Februari 2005

Voor meer informatie:
www.natuurenmilieunederland.nl

Wij zijn zeer benieuwd naar uw reactie op - of opmerkingen over de Groene Concessie.

Mail uw reactie naar :

A.Hofstad@gmf.milieu.net



