

Nr. 2010-0729

**Notulen van de besloten vergadering op dinsdag 1 juni 2010, BRU, Utrecht, 17.30-19.30 uur**

voorzitter: A. Wolfsen

secretaris: mw. J.W. van Geuns

waarnemend

portefeuillehouder: B.J. Lubbinge, Nieuwegein

leden:

- mw. Y. Hoogendijk, Bunnik
- J. Gijsbers, Bunnik
- A.J. Gerritsen, De Bilt
- J.L.H. de Jong Schouwenburg, De Bilt
- C. van Dalen, Houten
- P.J.M.J. Moors, Houten
- C.H.J. Lamers, Houten
- R.J. Gijsen, Maarssen
- mw. M.M. van 't Veld, Maarssen
- W. van Vossen, Maarssen
- mw. C.M.J. van Rooijen, Nieuwegein
- H.J. Schat, Nieuwegein
- W.G.J. Wijntjes, Nieuwegein
- H. Bosch, Utrecht
- W.W. Buunk, Utrecht
- P.H. van Corler, Utrecht
- B. Fokke, Utrecht
- F. Lintmeijer, Utrecht
- R. Post, Utrecht
- P.E.J. Werenstein, Utrecht
- J.A.E. Landwehr, Vianen
- J.R. Scheringa, Vianen
- J. Huizinga, IJsselstein
- M.G.M. de Jong, IJsselstein
- H.R. Camstra, Zeist
- D.A.C.A. Gudde, Zeist
- C.A. van Liempde, Zeist
- J.J.L.M. Janssen, Zeist (vice-voorzitter)

Afwezig met bericht:

- A.A. de Boer, De Bilt
- G.J.M. Aaftink, Maarssen (wordt vervangen door dhr. Gijsen)
- B.F.M. Beerlage, Utrecht
- D. Hoek, Utrecht
- M.G.M. Rotter, Utrecht (wordt vervangen door dhr. Van Corler)
- P.J. Ligtelijn, IJsselstein

Verslag: M. van Steijn, Tekstbureau Talent

**Data volgende vergaderingen:** 23 juni (gemeentehuis De Bilt), 13 oktober (gemeentehuis Houten), 15 december (gemeentehuis De Bilt)

## 1. Opening

De voorzitter opent de besloten vergadering.

## 2. Programma van Eisen Europese Aanbesteding concessie Regio Utrecht

*AB-leden eerste termijn*

### Utrecht

De heer Van Corler (Utrecht) dankt het DB voor de mogelijkheid om tijdens deze extra AB-BRU-bijeenkomst aandacht te besteden aan de OV-concessie. Het is belangrijk dat er een duidelijke uitspraak van het AB ligt over de koers, die met de aanbesteding van de OV-concessie voor de komende acht jaar wordt vastgelegd. Het is ook een complex verhaal, waarvan spreker nu al aangeeft te betwijfelen of dit in anderhalf uur behandeld kan worden.

In zijn bijdrage wil de heer Van Corler stilstaan bij de volgende onderdelen:

1. De procedure
2. Jaarplannen
3. Gunningscriteria
4. Programma van Eisen
5. Bekostigingssystematiek

#### **Procedureel**

Het is de Utrechtse delegatie niet duidelijk waarom besloten is tot vertrouwelijkheid van de stukken van de deze vergadering. Het gaat tenslotte om een openbare aanbesteding van het openbaar vervoer, waarbij zelfs in het AB-voorstel gesproken wordt over het borgen van de transparantie (pagina 6). De Utrechtse delegatie is van mening dat er een meer transparante procedure gevolgd had moeten worden, wat een hoop gedoe had kunnen voorkomen.

En het zorgt ook voor een kwaliteitsslag: zie bijvoorbeeld de werkplek voor de chauffeurs. Deze is in het Programma van Eisen opgenomen n.a.v. de inspraak van de OR-GVU bij AB van 19 mei (de werkplek stond niet in het Programma van Eisen dat ambtelijk aan gemeente Utrecht is gestuurd).

Kortom: een grote gemiste kans.

Het voorliggende besluit maakt een duidelijke uitspraak niet eenvoudig. Het AB krijgt in feite een complex aan DB-besluitpunten voorgelegd ter instemming. Het AB heeft eerder het OV-ambitiedocument vastgesteld.

De OV-streefbeelden zijn echter alleen ter informatie aan het AB voorgelegd, waar nu met dit Programma van Eisen in feite ook instemming wordt gevraagd. Op de inhoud van deze OV-streefbeelden komt spreker later terug.

Besluit 7 van het DB (pagina 2) over de bekostigingssystematiek is bij het AB onbekend; het AB kan dat dan ook niet beoordelen of daarover besluiten.

#### **Jaarplannen**

Tijdens de AB-vergadering van 19 mei j.l. heeft de Utrechtse delegatie aangegeven dat zij kan instemmen met de voorgestelde procedure, inclusief de later verschenen toelichting, over de rol van het AB in de jaarplannen. Het Programma van Eisen wijkt echter af van deze procedure: Waar eerder het AB in juni de definitieve begroting 2012 vaststelt op basis van kadernota en uitvoeringskaders, ontbreekt deze stap in het schema in het Programma van Eisen (pag. 94). Het kan zijn dat er vanuit gegaan is dat vermelding niet nodig is, omdat het AB sowieso de begroting vaststelt, maar graag bevestiging hiervan. De Utrechtse delegatie gaat ervan uit dat er op 23 juni een voorstel in het AB ligt met dezelfde inhoud als de eerder ontvangen aanvulling op de AB-notitie van 19 mei 2010.

#### **Gunningscriteria**

In het Programma van Eisen dat het AB heeft ontvangen ontbreken een zestal hoofdstukken die wel in het definitieve bestek worden opgenomen. Met name het ontbreken van het hoofdstuk over de gunningscriteria, maar ook dat over de exploitatiesubsidie, maakt een goede besluitvorming erg lastig. Want juist bij de gunningscriteria worden de belangrijke (politieke) keuzes gemaakt. Zo is uit het ontvangen Programma van Eisen niet op te maken hoe de weging tussen prijs en kwaliteit gemaakt wordt. In de bijgevoegde notitie wordt wel vermeld dat "de doorslaggevende factor niet enkel gebaseerd is op prijs, maar ook op kwaliteit" (pagina 5), maar het blijft volstrekt onduidelijk hoe dit gebeurt. Het scheelt nogal of er een verhouding 70/30 of 50/50 tussen prijs en kwaliteit wordt gehanteerd. En welke kwaliteitsaspecten worden dan gewogen en hoe worden deze gedefinieerd?

#### **Programma van Eisen**

En met de kwaliteitsvraag komt de heer Van Corler terecht bij het Programma van Eisen. Het valt op dat er een flink verschil zit tussen de detailniveaus waarop de verschillende onderdelen zijn beschreven. Bij het materieel gaat het tot op het niveau van de grootte van de stickers bij de zitplaatsen (pagina 70) voor mensen met een beperking. Er staat nog net niet bij vermeld dat er een

vlaggenhoudertje moet zijn en de dagen waarop er gevlagd moet worden (dat mist de Utrechtse delegatie echt!).

In andere hoofdstukken wordt volstaan met termen zoals “in zijn algemeenheid” (pagina 14), “goed worden geregeld” en “zoveel mogelijk” (pagina 25). Dit zijn termen die - als ze niet nader worden gedefinieerd - kunnen leiden tot flinke interpretatieverschillen. In hoeverre is dan een goede beoordeling en vergelijking van de biedingen mogelijk? En hoe groot is het risico op juridische procedures door de “afvallers” bij gunning, op basis van een onvoldoende scherp omschreven definitie van kwaliteit?

In het Programma van Eisen wordt geen scherp onderscheid gemaakt tussen *harde eisen* en *wensen*. Daarmee lijkt alles een *eis*. Maar hoe wordt er dan onderscheid gemaakt op kwaliteit? Wat zijn de wensen waarop extra kwaliteitspunten gescoord kunnen worden?

#### Streefbeelden

Een belangrijke vraag is welke flexibiliteit er nog zit in de OV-streefbeelden. Voor de Utrechtse delegatie is een samenhangend OV-netwerk voor de regio als geheel van groot belang, d.w.z. samenhang tussen bus, tram, trein, RSS én P+R. De conclusies uit de tramstudie en het amendement over de robuuste regionale ringlijn ziet Utrecht niet terug in de streefbeelden. Het DB komt nog met een voorstel voor een samenhangend OV-netwerk. Zijn de streefbeelden nog gewijzigd n.a.v. de bespreking in het AB van 17 februari? De Utrechtse delegatie is van mening dat dit voorstel in de komende concessieperiode tot substantiële wijzigingen in het lijnennet moet leiden om de keuzereiziger beter te bedienen en de belangrijkste woon- en werkplekken binnen de regio beter onderling te ontsluiten.

Zijn de overige aanwezigen het met de Utrechtse delegatie eens dat de streefbeelden de potentiële aanbieders nog geen inzicht geven in de samenhangende OV-netwerken, met daarin een nieuwe robuuste regionale ringlijn en de aanwijzing van regionale knooppunten zoals het op 19 december 2009 heeft gevraagd? Welke consequenties hebben substantiële wijzigingen in de OV-streefbeelden, ná de aanbesteding, voor de prijs?

Voorbeeld: als er meer nadruk moet komen op tangenten, welk prijskaartje hangt daar aan (aangezien een dergelijke lijn zeker in de opstartfase meer geld zal kosten)? Is doorgerekend of een dergelijke ringlijn betaald kan worden?

#### P+R

In het Programma van Eisen staat dat in zijn algemeenheid OV wordt aangeboden op tijden dat voldoende vraag is te verwachten. Juist bij een voorziening als P+R is beschikbaarheid van een goede OV-verbinding noodzakelijk, zeker om een P+R opgestart te krijgen. Dan moeten niet de reizigersaantallen leidend zijn, maar de keuze voor een goede en frequente ontsluiting van de P+R-terreinen.

#### Tram

De tram-uur-prijs is nu gebaseerd op de SUNIJ-lijn en het materieel dat daar rijdt. Met nieuw materieel is een snellere doorstroming mogelijk (snellere instap, meer deuren). Wordt duidelijk gemaakt aan de inschrijvers dat het trammaterieel gaat wijzigen, zodat daar ook in de exploitatie-prijs rekening wordt gehouden? Of loopt de regio het risico eigenlijk teveel te gaan betalen voor de exploitatie van de nieuwe trams omdat de prijs gebaseerd is op de oude trams?

Hoe krijgen de gevolgen van meer tramlijnen en het bundelen van reizigersstromen in de stad hun weerslag in de exploitatie?

#### Busmaterieel

De eisen aan de bussen worden heel gedetailleerd beschreven. Utrecht is blij met de ambitie om duurzame bussen te laten rijden in de regio. Wel komt steeds de vraag terug of niet voldaan kan worden met het stellen van emissienormen. Welke ruimte is er om de huidige omschrijving te stellen als minimumeisen en de vervoerder de ruimte te geven met een betere optie? Zeker omdat het niet ondenkbaar is dat er vanuit de EU strengere milieunormen gesteld gaan worden.

Er is voor gekozen ál het busmaterieel in één keer te vervangen. Dat is in het begin prettig, maar het heeft wel tot gevolg dat over acht jaar de hele busvloot acht jaar oud is. Is een gefaseerde aanpak niet beter? De argumenten van het aanbestedingsvoordeel en het level-playingfield zijn bekend, maar Utrecht is er nog niet van overtuigd dat dit voldoende opweegt tegen voordelen van technologische ontwikkelingen en het genoemde nadeel dat alle materieel gelijktijdig verouderd.

In het Programma van Eisen wordt heel specifiek per type (mini, midi, standaard, geleed, dubbelgeleed) omschreven hoeveel bussen aangeschaft moeten worden. Waarop zijn deze cijfers gebaseerd, is daarbij rekening gehouden met de groeiambities, invoering van de tram, en welke ruimte heeft de vervoerder om materieel (m.n. grootte bussen) af te stemmen op dienstregeling? Utrecht kan zich voorstellen dat er meer ruimte moet zijn voor flexibiliteit in soort en hoeveelheid materieel.

#### Veiligheid

Op het gebied van veiligheid wil de Utrechtse delegatie graag weten in hoeverre de eis gesteld wordt dat het bij gebruik van de noodknop door de chauffeur mogelijk is om direct vanuit de Verkeersleiding

mee te kijken met de camera's in de bus. Hiermee is direct te zien welke noodsituatie zich voordoet in de bus.

Complimenten voor de uitgebreide vraag naar afstemming met de politie. Toch ook hierbij twee opmerkingen:

In het Programma van Eisen wordt op verschillende plaatsen gesproken over bewaartijden van camerabeelden. Op pagina 39 is sprake van ten minste 48 uur, op pagina 68 wordt over 7 dagen gesproken. Graag duidelijkheid over deze bewaartermijn.

Er wordt vooral gesproken over *afhandeling* van incidenten. Kan worden toegevoegd dat samenwerking met politie ook nodig kan zijn voor *preventie* van incidenten?

Al eerder heeft de heer Van Corler aangegeven dat sommige zaken onduidelijk gekwantificeerd zijn. Een voorbeeld hiervan staat op pagina 37, waar gesproken wordt van "voldoende" BOA's. Kan de portefeuillehouder aangeven wat *voldoende* hier betekent?

#### Personeel

In het Programma van Eisen wordt vrij veel aandacht besteed aan de *eisen* waaraan het personeel moet voldoen, maar over de *rechten* van personeel worden slechts vermeld dat de concessiehouder aangesloten moet zijn bij een landelijke CAO (pagina 32). Dit is erg summier. Waarom zijn er geen eisen opgenomen t.a.v. het sociaal of personeelsbeleid van de vervoerder?

#### **Bekostigingssystematiek**

Bij deze aanbesteding gaat het om heel veel geld. Uit het Programma van Eisen wordt niet duidelijk op welke wijze de financiering van het OV binnen deze aanbesteding gaat plaatsvinden. In de eerdere informatie-bijeenkomsten is duidelijk geworden dat de financiering plaatsvindt op basis van DRU's<sup>1</sup>. Het is echter niet duidelijk of dit gaat om een optelsom van verschillende prijzen voor verschillende lijnen en typen bussen die worden gereden, of één tarief per DRU. Uit welke elementen is de DRU-prijs opgebouwd?

Meetbaar: Een belangrijke vraag bij deze aanbesteding is hoe er voor gezorgd wordt de hoogste kwaliteit openbaar vervoer te krijgen voor de beste prijs. Met dit Programma van Eisen worden zeker een aantal goede kwaliteitseisen gesteld. Maar niet al deze eisen zijn even helder meetbaar omschreven, wat ruimte geeft voor interpretatieverschillen tussen concessieverlener en -houder. Hoe gaat het DB borgen dat dergelijke interpretatie-verschillen niet leiden tot ongewenste effecten?

Tenslotte: Het is voor de Utrechtse delegatie natuurlijk belangrijk dat de vele door hen genoemde vragen en opmerkingen van vanavond van een duidelijk antwoord of commentaar worden voorzien. Vooraf willen zij wel aangeven dat twee punten voor hen van cruciaal belang zijn voor een besluit. Ten eerste is het niet mogelijk om een besluit te nemen over het geheel van deze aanbesteding, als de leden niets weten over de gunningscriteria en de (financiële) consequenties van de keuzes niet helder zijn. Er kunnen eisen gesteld worden aan zitplaatsgarantie, schone bussen of direct uitlezen van camera's vanuit oogpunt van sociale veiligheid etc. De consequenties hiervan voor de DRU-prijs zijn niet duidelijk, en daarmee is voor de Utrechtse delegatie niet duidelijk of dit als *eis* of als *wens* geformuleerd zou moeten zijn. Daarom graag hier meer duidelijkheid over. Hierover moet het DB uitsluitsel kunnen geven.

Ten tweede vindt Utrecht een aanscherping noodzakelijk van de ontwikkelingsopgave van het samenhangende OV-netwerk zoals dat in het Programma van Eisen aan de aanbieders wordt meegegeven.

#### Zeist

De heer Van Liempde (Zeist) merkt in reactie op het betoog van de heer Van Corler op dat het AB het Programma van Eisen niet vaststelt. Het AB *adviseert* slechts aan het DB. Spreker pleit ervoor die rollen goed te scheiden.

Voorts komt de heer Van Liempde terug op de vorige vergadering, waarbij Zeist bij de behandeling van de inspraakreacties heeft gevraagd aan het DB om met de concessiehouder te overleggen over de aanpassing van 2 lijnen in Zeist. Door het DB is daar positief op gereageerd. Dat wil de heer Van Liempde graag boven tafel houden, want aan die toezegging moet wel voldaan worden.

Zeist heeft een paar opmerkingen en vragen over het Programma van Eisen.

Op pagina 30 wordt gesproken over verschil in belangen / botsende belangen van wegbeheerder en concessiehouder. Er wordt gesproken over situaties met "onevenredige schade" voor de concessiehouder. Onevenredige schade is erg subjectief. Hoe denkt het DB daar in de praktijk mee om te gaan?

Op pagina 44, par. 8.6, gaat het over de reisinformatie op de haltes. De reisinformatie die nu al in Utrecht bestaat functioneert nog niet goed; toch wordt die al uitgelegd naar de regio. Mag spreker

---

<sup>1</sup> DRU = DienstRegelingsUur

aannemen dat de elektronische informatie wel goed functioneert als het naar de regio wordt uitgelegd?

Duurzame bussen en stallingsfaciliteiten daarvoor: alle huidige bussen van stad Utrecht worden vervangen door duurzame bussen. Waar blijven de bussen die nú rijden? Want ze zijn nog niet afgeschreven. Die worden toch niet naar de regio doorgeschoven? En wat gebeurt er met de stalling van de niet-duurzame bussen?

#### De Bilt

De heer De Jong Schouwenburg (De Bilt) stelt vast dat de concessiehouder voor zeer veel verantwoordelijk is. Dat is niet altijd logisch. Hij is namelijk ook verantwoordelijk voor het maken van goede afspraken met de politie. De Bilt wil meegeven dat niet alleen BRU maar ook de korpsbeheerder moet toezien op goede en adequate vastlegging van de afspraken, en dat adequaat door de politie wordt ingegrepen. Dus ook de korpsbeheerder is verantwoordelijk.

Ten tweede: er worden allerlei gegevens in de computer vastgelegd. De heer De Jong Schouwenburg weet niet of er ook BRU-ambtenaren druk mee zijn om die gegevens te controleren, maar het is misschien zinvol om die gegevens op hun betrouwbaarheid te laten controleren door een *externe* accountant. Dat scheelt veel werk voor de BRU-ambtenaren.

#### Houten

De heer Lamers (Houten) heeft zojuist al een aantal opmerkingen gemaakt over het proces: het DB pakt dit netjes aan. Spreker begrijpt de betrokkenheid van de stad Utrecht ook omdat het stadsvervoer hierin meegaat, maar: *het DB* besteedt aan. Het proces is door het DB goed ingestoken. Op details kunnen zaken wellicht verbeterd worden maar dat vindt de heer Lamers niet behoren tot de rol van het AB. Het AB controleert of het DB de voorbereiding goed en terdege heeft verricht. In de streefbeelden zijn de richtingen aangegeven, en in de aanbestedingspapieren wordt de lat op een behoorlijk hoog niveau gelegd. Stad Utrecht krijgt gratis mee dat er aandacht wordt besteed aan luchtkwaliteit; hybride bussen zijn een prachtige vondst, en er wordt naar gestreefd om een aantal kwaliteitseisen te realiseren. Ook is er gezorgd voor een goede klachtenregeling.

Houten vindt dit een goede notitie en stemt in met de hoofdlijn.

Wel heeft Houten een belangrijke vraag over de streefbeelden. Er zijn vanuit diverse gemeenten aandachtspunten meegegeven, zoals een goede ontsluiting van het Anthonius-ziekenhuis vanuit Houten; zo waren er meer opmerkingen. De heer Lamers heeft nog geen einddocument gezien maar gaat ervan uit dat deze opmerkingen daarin worden verwerkt.

De heer Buunk (Utrecht) constateert bij interruptie dat de heer Lamers een beeld schetst als zou de Utrechtse delegatie alleen maar het *stadsbelang* verdedigen. Dat is ten onrechte. Utrecht kijkt ook naar het belang van de *regio als geheel*. Daarom pleit Utrecht reeds langere tijd voor verbetering van het samenhangend OV o.a. voor Houten richting Utrecht en regio.

Stad Utrecht vindt ook dat het AB tot taak heeft om het gezamenlijke regionale belang in het oog te houden, het DB te controleren, maar het AB mag ook kaderstellend opereren, en daarom moet het bestuur zich vergewissen van steun van het AB voor hun voornemens. Daarom vond stad Utrecht het verstandig om de zaken *hier* te bespreken.

#### *Beantwoording eerste termijn door wnd. portefeuillehouder Lubbinge*

Wvd. portefeuillehouder Lubbinge herinnert er vooraf aan dat het een langjarige concessie betreft, maar dat het niet zo is dat daarmee vandaag bepaald wordt voor de komende acht jaar hoe het er uit gaat zien. In de loop der tijd kunnen er veranderingen plaatsvinden. Bij de tramconcessie is dat ook het geval geweest: toen is naderhand de Weense tram ingevoerd. Dat is mogelijk zolang het kader wordt aangehouden, nl. het jaarlijkse budget dat het AB ter beschikking stelt.

BRU heeft stevige ambities met het OV voor deze stadsregio. Er zijn inderdaad streefbeelden opgesteld; voor de verankering daarvan komt het AB volstrekt aan zijn trekken.

De heer Lubbinge heeft nog een opmerking over de procedure. Er is gevraagd om een meer transparante procedure. Het DB heeft het AB geraadpleegd, om de positie van het AB stevig te doen zijn. Nadere voorstellen kan het AB verwachten in de jaarplannen, en het feit dat deze vergadering is belegd is daar ook een erkenning van. En wellicht moet het DB ook terugkijken op de aanpak, met het oog op de concessieverleningen in de toekomst. Het DB zal daar zeker nog eens kritisch naar kijken. Het DB waardeert het dat het AB hier zo stevig op wil inzetten, vanwege de kwaliteitsambities en de steeds veranderende ambities binnen die stadsregio. De ambities vereisen dat er in de tussentijd niet wordt afgewacht tot de concessie is afgelopen, maar dat de ontwikkelingen jaarlijks stevig gevolgd worden. Er is echt verbetering aan te brengen in de OV-situatie, zoals bijvoorbeeld rond het Anthonius-ziekenhuis, en dat er stap voor stap minder radialen maar meer tangenten en ringlijnen zullen komen.

Er werden vragen gesteld over de bekostiging. De heer Lubbinge wijst erop dat het AB niet moet verwachten dat alle streefbeelden meteen bij de ingangsdatum van de concessie zichtbaar zullen zijn: dat moet *opgebouwd* worden. Sommige lijnen en streefbeelden zijn niet vanaf de eerste dag positief exploitabel. In de financiering betekent dat dat er experimenten kunnen worden aangegaan en dat er middelen zijn om iets tijdelijk voor te financieren voordat een lijn tot een succes wordt. Dat is vastgelegd in de begrotingssystematiek die wordt gehanteerd.

Er werden twee belangrijke zaken genoemd waar stad Utrecht een behoorlijk beeld van wil hebben om een zienswijze te kunnen geven.

Ten eerste de gunningscriteria.

Het DB gaat voor stevige kwaliteit. Dat is vertaald in de minimale eisen zoals ze in het Programma van Eisen te lezen staan. Daar moet dus aan voldaan worden. Als straks de biedingen binnenkomen zal de notaris het financiële deel eruit halen en de rest (het antwoord op de kwaliteitseisen uit het Programma van Eisen) voorleggen aan een groep van deskundigen die dat moeten checken. Zij checken ook of de aanbieders meer bieden dan die minimale kwaliteitseisen, dus: plussen op het Programma van Eisen. Die plussen leveren extra punten op. Daarna komt de rangorde in prijs op tafel te liggen.

In de wijze van gunnen wordt er dus naar gestreefd heel stevig in te zetten op de kwaliteit, en beoordeling niet door de prijs te laten beïnvloeden. Op die combi van die twee factoren zal er uiteindelijk gegund gaan worden.

Kwaliteit is van groot belang, al is natuurlijk ook de prijs van belang. Het moet uiteraard passen in de begroting.

De heer Van Corler vroeg ook naar de wijze waarop de DRU-prijs is opgebouwd. Dat is precies ook wat het DB wil weten van de uitvraag: het DB wil eerst van de vervoerders weten welke DRU-prijs zij hanteren en hoe zij die hebben samengesteld. De inschatting is dat er in de huidige marktsituatie ver onder de DRU van het stadsvervoer gebleven kan worden, en dat hoopt het DB ook, want dan kunnen de streefbeelden sneller gerealiseerd worden dan wanneer de DRU-prijs blijft zoals hij nu is. Anders wordt het onmogelijk om de streefbeelden te realiseren. Dus de uitvraag wordt juist gedaan om te weten te komen wat er in de markt geboden wordt. Daar kan nu dus nog geen informatie over gegeven worden.

Flexibiliteit m.b.t. streefbeelden was een ander aspect waar vragen over zijn gesteld. Die flexibiliteit moet met name gevonden worden via de jaarplannen. Dan wordt het mogelijk om – ook in relatie tot de begroting – te zien wat er wel of niet gerealiseerd kan worden en wat er aan experimenteer-middelen kan worden ingezet om aan die streefbeelden langzaamaan te voldoen.

De tram is een apart onderdeel. Zoals bekend is de ambitie om de tramlijn te verlengen richting Uithof. Daarmee komt de heer Lubbinge op een ander punt: binnen deze concessie zullen niet alle ambities op het gebied van de tram gerealiseerd worden. Dat moet nog komen. Spreker dringt erop aan om alle energie te zetten op het huidige traject, om snel en goed met de tram naar de Uithof te kunnen komen.

De ontwikkelingsfunctie is niet een unieke aangelegenheid van BRU, en ook niet van de concessiehouder; zo zal die functie betracht worden, d.w.z. met kennis en expertise van de vervoerder en vanuit de ambities van BRU, die BRU zo goed mogelijk wil vertalen in het OV-netwerk.

Er zijn opmerkingen gemaakt over hoe om te gaan met P&R trein en beschikbaarheid van het OV. Ze zullen niet dag en nacht beschikbaar zijn maar ze zijn er wel, al zullen er niet meteen veel klanten zijn. Daarvoor wordt eigenlijk alleen een bestuurder gevraagd. Tram-materieel en -infra is van BRU dus bij innovaties van trams is er maar één bestuurder nodig. Dat kan binnen de concessie.

Er werd ook gevraagd naar bundeling van lijnen, zodat stad en streek in elkaar overvloeien. Er zitten vreemde onderdelen in het lijnennet door die aparte concessies, en dat kan nu doorbroken worden. Wel zijn er twee belangen. De huidige stadsreiziger heeft nu nog een plek, er zitten niet allemaal reizigers uit de regio in diezelfde bus; en in de regiobussen zitten niet allemaal Utrechters als haringen in een ton. Dat moet goed bekeken worden.

Wat betreft de buslijn Zeist, en gelijktijdig vernieuwen: de bussen van nu voldoen volstrekt niet aan het eurolabel, en juist met het oog op de crisissituatie rond de luchtkwaliteit in de stad kiest BRU ervoor om een sprong te maken. Als er dan in de tussentijd innovatieve ontwikkelingen zijn, moet het AB een afweging maken of de bussen vervroegd moeten worden afgeschreven of niet; maar juist nu moet in één keer die sprong gemaakt worden. De oude, blauwe bussen uit Zeist gaan dan naar Cuba of Tsjechië. Die bussen zijn van eigenaar ConneXXion, en zij zullen ze verkopen naar andere landen. Maar de gele bussen blijven rijden. Het kan alleen maar beter worden in de regio.

De hoeveelheid bussen is uiteraard gebaseerd op de huidige lijnvoering. Zij zijn meegegeven, zodat de concessienemer weet wat er vanaf de eerste dag van hem verwacht wordt; maar in de loop van de concessieperiode zijn er misschien extra behoeften en moet er misschien extra materieel aangeschaft worden. Ook dat is niet nieuw. Het is niet zo dat alles voor zo'n concessieperiode van begin tot eind is vastgelegd; ook de afgelopen jaren kon er steeds ingespeeld worden op ontwikkelingen.

Bij veel vragen heeft de heer Lubbinge nog een vraagteken gezet, zoals de noodstop, de bewaartermijn (48 uur of 7 dagen), en of er voldoende BOA's zijn. De antwoorden daarop heeft hij niet paraat, zij moeten ambtelijk gegeven worden.

Veiligheid is een belangrijk onderdeel. Ten opzichte van eerdere concessieuitvragen zijn de minimale kwaliteitseisen fors aangescherpt. Want juist nu is de veiligheid van chauffeur en reiziger van groot belang. Dat komt op allerlei manieren tot uitdrukking. Het DB onderschat dat punt zeker niet. Het is niet alleen een punt van de concessienemer maar ook BRU zal daar een stevige rol in vervullen. Er worden kwalitatief hoge eisen gesteld; BRU heeft medewerkers in dienst die de rol van de concessieverlener op kritische wijze invulling kunnen geven.

Er zijn ook opmerkingen geplaatst over de CAO. BRU is geen werkgever, maar vindt – bij marktwerking – dat het hanteren van een normale CAO wel een vereiste mag zijn. Dat is verankerd; maar de rest laat het DB graag aan de concessienemer over.

In antwoord op de vraag of het DB de kwaliteit borgt het volgende. Dat is niet alleen een zaak van het DB, maar ook van het AB, gezien de positie die het AB in het jaarplan heeft gekregen. Het is zaak de vinger aan de pols te houden om te controleren of die kwaliteit inderdaad geborgd is. Dat kost nu eenmaal ambtelijke tijd: dagelijks zijn BRU-medewerkers daarmee bezig.

De heer Van Liempde van Zeist vroeg de toezegging te herhalen over de wens voor een tweede lijn: dat zal daadwerkelijk bij het opstellen van het jaarplan worden meegenomen.

Na de vorige AB-vergadering heeft de heer Lubbinge dat nagevraagd bij de medewerkers.

Wat betreft het punt van de onevenredige schade: de wegbeheerder houdt niet alleen rekening met schade aan het asfalt maar ook met schade ten gevolge van omrijdbewegingen. Dergelijke kosten moeten worden meegenomen. Wat wordt bedoeld met “onevenredig”: als er geplande wegwerkzaamheden zijn die meerdere dagen kosten, en die daardoor extra kosten geven voor het OV. Dat moet er dus in meegenomen worden.

De heer Van Liempde (Zeist) merkt bij interruptie op dat het hem lijkt dat er toch geen sprake is van onevenredigheid, als je gebruikt maakt van afspraken die vooraf zijn gemaakt.

De heer Lubbinge antwoordt dat er situaties vanuit het verleden bekend zijn waarbij geen rekening was gehouden met het OV. De BRU-medewerkers zullen dan in discussie gaan met de wegbeheerder over de extra kosten en de bekostiging, want dat kan de vervoerder niet voor zijn rekening nemen.

De heer Lubbinge vervolgt zijn beantwoording.

Er is een opmerking gemaakt over de reisinformatie. In Utrecht wordt het oude systeem omgezet naar het nieuwe, en spreker weet niet of de falen die worden geconstateerd, daarmee te maken hebben. Het wordt in ieder geval uitgerold met het nieuwe systeem, en dat functioneert goed. De eisen die in het Programma van Eisen staan zullen dat waarborgen.

#### *AB-leden tweede termijn*

#### Utrecht

De heer Van Corler (Utrecht) komt terug op de DRU-prijs. Hij wijst erop dat het wel de DRU-prijs is die zegt in hoeverre je er binnen het bestaande budget mee aan de slag kan.

Wat betreft de OV-streefbeelden: de heer Lubbinge gaf aan nog te kunnen bijsturen in de jaarplannen, maar het is toch wel zo dat de streefbeelden het *eindbeeld* zijn. Bij de bidders moet duidelijk zijn wat het eindstreefbeeld is. Er moet daarom een inschatting gemaakt worden van de tussenstappen die gezet worden. Veranderingen hebben direct financiële gevolgen.

Over de gunningscriteria herinnert de heer Van Corler aan zijn vraag naar de weging m.b.t. verhouding prijs-kwaliteit. Het Programma van Eisen bevat minimale eisen en de vervoerder kan daar een plus op geven, maar het is de heer Van Corler niet duidelijk hoe dat in zijn werk gaat. Staat het de vervoerder vrij om te besluiten ergens een plus op te zetten, en zo ja, hoe wordt die plus dan gewaardeerd? Daar kunnen dan nog conflicten tussen de bidders over verwacht worden. Graag daar ook nog helderheid over.

Verder gaf de heer Lubbinge aan te willen weten wat de prijs van de DRU wordt maar daar ging het de heer Van Corler niet om; het ging hem om de *opbouw*. Wat wordt er verwacht van de bidders wat wél onder de DRU-prijs valt?

Dan de tram. De heer Lubbinge gaf aan dat de ontwikkeling ervan hier niet in meegenomen is maar let wel: het heeft wel effecten op de busexploitatie op het moment dat bus en tram worden samengevoegd.

#### De Bilt

De heer De Jong Schouwenburg (De Bilt) spreekt zijn verbazing uit over het feit dat de heer Lubbinge niets kan zeggen over de DRU-prijs. BRU zal toch een idee moeten hebben van de richting die het uit

moet gaan? Spreker denkt dat de heer Lubbinge het wel weet maar het niet wil zeggen. Het moet echter geen tombola worden. Wie weegt de kwaliteit? Dat is nog heel diffuus.

Wat betreft de schatting van het aantal BOA's lijkt het de heer De Jong Schouwenburg zinvol om een idee te hebben van waar je de concessiehouder aan bindt. Daar moeten vanuit BRU stringentere eisen voor geformuleerd worden. Spreker bedoelde zojuist dat hij hoopt dat de korpsbeheerder meedenkt als het politiehandelen niet afdoende is.

#### Houten

De heer Lamers (Houten) complimenteert de heer Lubbinge met de wijze waarop hij - als waarnemend portefeuillehouder - met zoveel kennis van zaken de vele vragen heeft beantwoord. Dat wekt vertrouwen.

Terugkomend op zijn opmerking van zo-even licht de heer Lamers toe dat hij trachtte op hoffelijke wijze de aandacht te vestigen op de nooit helemaal in balans zijnde inbreng van de Utrechtse delegatie in vergelijking met die van de regio. Dit alles vanuit een logische betrokkenheid, zeker gezien het verleden van zelfbestuur met een eigen gemeentelijk vervoersbedrijf. Het is begrijpelijk dat Utrecht de kwaliteit van toen hier terug wil zien komen. De heer Lamers heeft dus niet bedoeld te zeggen dat Utrecht niet naar de regionale belangen kijkt; dat is nu juist de winst van BRU, dat partijen oog hebben voor *elkaars* belangen. Laat daar geen misverstand over bestaan. Alle partijen investeren hierin, dus "laten wij elkaars handen blijven vasthouden".

#### *Tweede termijn beantwoording door de heer Lubbinge*

De heer Lubbinge benadrukt dat er geen sprake is van een tombola waar het gaat om de Europese aanbesteding. Er wordt namelijk een rangorde vastgesteld naar aanleiding van de prijs; over de plussen kan inderdaad discussie ontstaan maar die moet zich voltrekken in de commissie die daarvoor in het leven is geroepen.

De heer Van Corler (Utrecht) vraagt of vooraf helder is welke wensen zwaarder wegen dan andere; want sommigen vinden investeren in veiligheid belangrijker dan investeren in duurzaamheid (als voorbeeld). Worden dergelijke keuzes aan die commissie overgelaten?

De heer Lubbinge denkt dat hij dan niet helder is geweest. Dat wat in het Programma van Eisen staat is de *minimum-eis*. Daar moet aan voldaan worden, anders is het geen geldige aanbidding. Daar kan geen discussie over zijn. En bovenop die eisen wil een vervoerder misschien *extra* zaken doen, en die *plussen* worden meegewogen. Denk aan een strikje voor de chauffeurs of een ligbed voor vermoeide reizigers. (Dat zijn geen serieuze voorbeelden maar het gaat om zaken die dus *niet* in het Programma van Eisen staan.) De weging daarvan vindt plaats in die commissie, die samengesteld wordt uit deskundigen van de organisatie en van de gemeenten. De heer Van Corler vraagt zich af of dat na de uitslag niet zal leiden tot discussie met de vervoerders achteraf: daar wordt door juristen scherp op gelet, om elk misverstand wat dat betreft te voorkomen.

De heer Van Corler vraagt of die commissie daar een zekere vrijheid in heeft. Dat lijkt hem wat vreemd. Het zou logischer zijn om een basis vast te leggen waar iedereen aan moet voldoen, als het gaat om het beoordelen van kwaliteitsplussen versus de prijs. Vooraf zou helder moeten zijn waarop die kwaliteit beoordeeld moet worden.

De heer Lubbinge antwoordt dat daar afspraken over worden gemaakt. De beoordeling geschiedt individueel, en moet worden vastgelegd. De notaris wordt daar eveneens bij betrokken. Daaromheen is sprake van heel veel zorgvuldigheidseisen. Maar op basis van de keuze voor de concessieverlener van het streekvervoer kan de heer Van Corler vertrouwen hebben in de BRU-medewerkers die zich daarmee bezighouden. Het heeft destijds immers ook geen ruis opgeleverd (in tegenstelling tot heel veel andere concessies in den lande).

De heer Van Corler merkt op dat er geen vergelijking mogelijk is met de vorige concessieverlening: daar was slechts 1 inschrijving.

De heer Lubbinge wijst erop dat dat niet de verplichting wegneemt om de hele procedure te volgen.

De heer Lamers (Houten) voelt zich genoopt om een nadere toelichting te geven.

Wie niet voldoet aan het minimumpakket kan niet meedoen aan de aanbesteding. Wat betreft de wensen inzake de prijs: je hoopt dat de aanbesteders daar aantrekkelijke aanbestedingen van maken. Die moeten niet via harde criteria aan de voorkant gewaardeerd worden want dan gaan ze daar al op inschrijven! Je moet ze er dus juist toe prikkelen, en dat geeft je als concessieverlener ook de

gelegenheid om nog een *beetje* te sturen en te selecteren op de pluspakket. En dat is natuurlijk altijd subjectief. Dat kun je niet in regels vastleggen.

De heer Lubbinge geeft nog een toelichting op de DRU-prijs. Als de DRU-prijs 20 euro per DRU is wordt het een heel ander verhaal dan als hij 100 euro per DRU is. In die laatste situatie zullen er keuzes gemaakt moeten worden. Het DB schat in dat de huidige DRU-prijs, die nog in de concessie "stad" zit, nu echt lager geboden kan worden en dat biedt BRU ruimte om extra zaken mogelijk te maken. Die ervaring is opgedaan met de concessie streekvervoer. Maar het is een afweging of de prijs op dit moment hoger zit of lager gaat. Dan is het realiseren van het streefbeeld dus afhankelijk van de *prijs* die op tafel komt. Is die DRU-prijs hoger dan wat er wordt betaald in de stadsconcessie, dan zullen er misschien lijnen geschrapt moeten worden om binnen de begroting te blijven.

De heer Buunk (Utrecht) vraagt hoe er met de streefbeelden wordt omgegaan, en de OV-netten. Utrecht denkt dat die streefbeelden niet weergeven welke ontwikkelambitie er in de regio is, en dat is wat er als beleidskader meegaat voor de aanbieders. Utrecht vreest dat zij, als dat stevig onderschat is, zullen zeggen dat dat een ander streefbeeld is dan waar ze zich op hebben ingeschreven. Die ringlijn is een spaghetti van vele tangentiële lijntjes, niet de robuuste ringlijn waar Utrecht om heeft gevraagd. Daarnaast heeft het college van Nieuwegein gevraagd om een tramverbinding naar Nieuwegein; dat kan nog komen, maar het staat onvoldoende in de streefbeelden.

De heer Lubbinge belooft te zullen checken of de inbreng n.a.v. de behandeling van de streefbeelden als basis is gebruikt voor het Programma van Eisen zoals bijvoorbeeld die verbinding naar het Anthonius ziekenhuis.

Ten tweede: het is niet zo dat die streefbeelden overeenkomen met de huidige situatie. Er zitten ook 2 tangentiële verbindingen in. Maar of die streefbeelden in 1 stap of in 4 stappen gerealiseerd worden is afhankelijk van de prijs die op tafel komt te liggen (de DRU-prijs).

De heer De Jong Schouwenburg (De Bilt) dankt de wethouder voor zijn uitgebreide beantwoording.

De heer Van Corler informeert nogmaals naar het antwoord op zijn vraag over de wegingsverhouding tussen prijs en kwaliteit, waarop de portefeuillehouder aangeeft dat de verhouding prijs-kwaliteit 80-20 is. Maar er wordt ook een rangorde aangebracht in de volgorde van prijs en de volgorde van kwaliteit. Er zit een bepaalde omschrijving in de gunningscriteria die maakt dat niet uitsluitend de prijs doorslaggevend is. BRU heeft er belang bij dat de prijs zo laag mogelijk is: hoe lager de prijs, hoe meer lijnen er mogelijk zijn. Maar er zit dus een formulering in voor de rangorde.

### **SCHORSING**

Op verzoek van de delegatie van Utrecht wordt de vergadering voor een paar minuten geschorst.

De vergadering wordt geopend. Vanaf dit moment is de vergadering weer openbaar.

### **3. Sluiting *besloten vergadering*, opening *openbare vergadering***

Zie het separate verslag.

**Sluiting**, om 19.30 uur.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van Bestuur Regio Utrecht, gehouden op 23 juni 2010,

De secretaris,

De voorzitter,

.....