

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Projecten, Realisatie en Ontwikkeling

Onderwerp:

Convenant gebruik infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer in de provincie Overijssel

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 24-05-2022

Notanummer : 2022-479

Datum : 24-05-2022

Programma : 03-Leefomgeving

Portefeuillehouder : Wethouder Rorink,

Bijlage(n) : 2022-479_Bijlage_Convenant_infrastructuur OV ter ondertekening.pdf

Parafering

18-05-2022: Wethouder18-05-2022: Programmamanager

Agendering

* 18-05-2022: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

B & W d.d.: 24-05-2022

Besluit

1. In te stemmen met de inhoud van het Convenant Infrastructuur OV
2. In te stemmen met het versturen een brief aan de gedeputeerde van de Provincie Overijssel waarin de vermelde kanttekeningen worden opgenomen
3. De burgemeester te verzoeken programmamanager Richard van Hout volmacht te verlenen om de overeenkomst en de brief namens de gemeente te ondertekenen

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Het Convenant gebruik infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer in de provincie Overijssel (in het kort Convenant Infrastructuur OV) ligt voor ter ondertekening.

In het convenant spreken partijen af tijdig met elkaar om tafel te gaan over de gevolgen voor het openbaar vervoer, wanneer infrastructuur tijdelijk of permanent niet beschikbaar is. Provincie Overijssel (als wegbeheerder en concessiehouder) en gemeente Deventer (wegbeheerder) maken afspraken over verantwoordelijkheden en taken op de volgende gebieden:

- * Beschikbaarheid van infrastructuur voor openbaar vervoer
- * Financiële zaken omtrent infrastructuur voor openbaar vervoer
- * Communicatie en informatie omtrent infrastructuur voor openbaar vervoer

Beoogd maatschappelijk resultaat

Heldere afspraken tussen concessiehouder en wegbeheerder over de infrastructuur van openbaar vervoer op het gebied van de beschikbaarheid, financiën, communicatie en informatie.

Kader

- * Wet Personenvervoer 2000;
- * OV-concessie IJssel-Vecht 2022-2035;
- * Handboek eisen openbare ruimte Deventer (Programma van Eisen).

Betrokken partijen en participatie

Provincie Overijssel

Argumenten voor en tegen

Vanuit het Programma Leefomgeving staan we achter de inhoud van het convenant. Vanuit onze rol als wegbeheerder hebben we in eerdere contacten op ambtelijk niveau met Overijssel echter aangekaart dat er in het convenant met name geredeneerd wordt vanuit de totale kosten voor openbaar vervoer. Een afwegingskader waarbij de totale maatschappelijke kosten worden meegenomen bij het wijzigen van routes is vanuit onze rol wenselijker. De belangen van en de financiële gevolgen voor concessiehouder, concessieverlener en wegbeheerder zijn op deze wijze beter in balans. Partijen hebben dit voorstel, na bespreking in het AO, niet opgenomen in de uiteindelijke tekst van het convenant.

Het convenant beschrijft de situatie zoals deze in praktische zin al jaren bestaat. Over 2 jaar evalueren provincie en gemeenten de inhoud van het convenant. We adviseren daarom voor nu akkoord te gaan met de inhoud, aangezien deze situatie in het verleden niet tot problemen heeft geleid. Wel adviseren we het ondertekende convenant te vergezellen van een brief aan de gedeputeerde van de Provincie Overijssel. In deze brief geven we aan dat we voor nu meegaan in de tekst die voorligt, maar dat we het inhoudelijk niet eens zijn met het vermelde afwegingskader; in de evaluatie van het convenant zullen we nadrukkelijk aansturen op een beter afwegingskader en een evenwichtiger kostenverdeling.

Financiële consequenties en dekking

Geen financiële consequenties.

Openbaarmaking en communicatie

Er vindt geen actieve externe communicatie plaats over de ondertekening van dit convenant.

Aanpak en uitvoering

- * Ondertekening van het convenant;

* Verzending van brief aan gedeputeerde;

* In evaluatie van het convenant aansturen op een beter afwegingskader en een evenwichtiger kostenverdeling.

Convenant gebruik infrastructuur ten behoefte van openbaar vervoer in de provincie Overijssel

Datum: 4 februari 2021

Versie: versie t.b.v. AO Mobiliteit 1 en 2 maart 2022

Ondergetekenden

Provincie Overijssel, vertegenwoordigd door <naam gevolmachtigde> Commissaris van de Koning in de Provincie Overijssel, hierna genoemd "Provincie",

Gemeente <gemeentenaam>, gevestigd en kantoorhoudende te <plaatsnaam>, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door <naam gevolmachtigde>, hierna genoemd "Gemeente"

Hierna gezamenlijk genoemd: Partijen

In overweging nemende dat:

- a) Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 de Provincie gemachtigd is tot het verlenen, wijzigen en intrekken van Concessies voor Openbaar Vervoer per bus en trein in de provincie en daarmee de rol van Concessieverlener heeft.
- b) Provincie naast Concessieverlener ook Wegbeheerder is.
- c) Gemeenten en Provincie als Wegbeheerders verantwoordelijk zijn voor aanleg, beheer, onderhoud en beschikbaar stellen van weginfrastructuur.
- d) De Wegbeheerder wettelijk verantwoordelijk is voor een duurzame inrichting van infrastructuur en voor een veilige, adequate en milieuvriendelijke verkeersafwikkeling van alle verkeer dat de infrastructuur gebruikt en dat de Wegbeheerder vanuit die verantwoordelijkheid gerechtigd is om al dan niet op korte termijn maatregelen te nemen om die verantwoordelijkheid te vervullen.
- e) Openbaar Vervoer Concessies per bus in Overijssel worden aanbesteed en deze aanbestedingen leiden tot het verlenen van een Concessie door de Concessieverlener aan een Concessiehouder.
- f) Een Concessie de Concessiehouder het recht geeft als enige Openbaar Vervoer te exploiteren in het aan haar gegunde concessiegebied. Er kan sprake zijn van uitlopers van Lijnen uit aangrenzende Concessies in een concessiegebied. Deze dienen door de Concessiehouder te worden gedoogd, er kan dus sprake zijn van meerdere Vervoerders.
- g) De Provincie op het moment van ondertekening de Noodconcessie IJssel-Vecht, de Concessie IJsselmond en de Concessie Twente als busconcessies heeft. Per december 2022 wordt Noodconcessie IJssel-Vecht Concessie IJssel-Vecht, waar de Concessie IJsselmond per december 2023 onderdeel van wordt. De Concessie Twente eindigt in december 2023 en dit Convenant wordt ook van toepassing op de rechtsopvolger van deze Concessie.
- h) Wegbeheerders in deze gebieden verantwoordelijk zijn voor de beschikbaarheid van OV-infrastructuur voor Vervoerders, zodat een goede doorstroming en betrouwbaarheid van uitvoering van de Dienstregeling mogelijk is.
- i) De reizigers zo weinig mogelijk vertraging en discomfort ervaren bij het gebruik van het Openbaar Vervoer.
- j) Tijdelijke of permanente aanpassingen aan de infrastructuur van invloed zijn op de beschikbaarheid van de weginfrastructuur.
- k) Aanpassingen aan de infrastructuur financiële gevolgen kunnen hebben voor de Vervoerder.
- l) Bij de aanbesteding van een Concessie Vervoerders zekerheid moeten hebben over de mate van beschikbaarheid van de infrastructuur voor de bus gedurende de concessieperiode om een realistische en kostenefficiënte aanbieding te kunnen doen
- m) Onzekerheid over het gebruik van de infrastructuur zal leiden tot de opname van een grote risicocomponent in de aanbiedingen van de Vervoerders en daarmee tot hoge maatschappelijke kosten. Ook als de gevolgen van routewijzigingen direct in rekening worden gebracht, leidt dit hogere maatschappelijke kosten.

- n) Om deze onzekerheid te reduceren afspraken nodig zijn tussen Concessieverlener en Wegbeheerders over het gebruik van de infrastructuur waar het Openbaar Vervoer gebruik van maakt.
- o) Proces- en proceduretijd kan worden bespaard door het vooraf vastleggen van deze afspraken in de uitvoering van de Concessie en bij de uitvoering van infrastructurale projecten.
- p) Concessieverlener, Wegbeheerders en Concessiehouder voorgestelde en gewenste wijzigingen in de Dienstregeling afstemmen in het jaarlijkse vervoerplanproces, waarover in de Concessie afspraken zijn gemaakt.

Komen hierbij het volgende overeen:

Artikel 1. Verantwoordelijkheden en taken met betrekking tot beschikbaarheid van infrastructuur voor Openbaar Vervoer.

1. De Wegbeheerder realiseert, beheert en onderhoudt de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer en is daarmee eindverantwoordelijk voor de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer. Tot de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer behoren:
 - a. Wegen waar de Lijnen van Vervoerders rijden;
 - b. Specifieke infrastructuur voor (lijn)bussen, zoals busbanen en busopstelstroken;
 - c. Haltes, haltekomen, halteperrons, straatmeubilair en verlichting op Haltes,abri's, informatievoorzieningen voor zover deze niet aan haltepalen zijn bevestigd, looproutes van en naar de Haltes en fietsenstallingen bij Haltes, voor zover de Haltes zijn gelegen aan of op de openbare weg;
 - d. Voorzieningen om de doorstroming (van het Openbaar Vervoer) te verbeteren en (vorige conceptprioriteit aan het Openbaar Vervoer te verlenen);
 - e. Technische voorzieningen (bijvoorbeeld maar niet uitsluitend iVRI's, VETAG en KAR) voor de uitwisseling van data tussen Wegbeheerder, de rijdende bussen van de Vervoerder en Centrales van Wegbeheerder, Vervoerder of derden.
2. Indien infrastructuur voor het Openbaar Vervoer gedurende enige tijd of permanent niet beschikbaar is voor het Openbaar Vervoer, vindt overleg plaats tussen Wegbeheerder, Concessiehouder en indien gewenst de Concessieverlener met als doel het zoeken naar een gezamenlijke oplossing.
 - a. Het uitgangspunt van deze oplossing is dat zoveel mogelijk reizigers met zo weinig mogelijk vertraging en discomfort gebruik kunnen maken van het Openbaar Vervoer.
 - b. Naast het reizigersbelang betrekken Partijen ook de kosten van de (maatwerk)oplossing in de vorm van (tijdelijke) voorzieningen, omrijdkosten en inkomstenderving of opbrengsten voor de Concessiehouder in hun afweging. Aspecten als verkeersveiligheid en doorstroming in relatie tot de oorzaak van het (tijdelijk) niet beschikbaar zijn worden in de afweging meegewogen.
3. Bij realisatie of aanpassing van Haltes zoals bedoeld onder lid 1 zorgt de Wegbeheerder ervoor dat deze Toegankelijk (conform meest actuele richtlijnen van CROW) worden uitgevoerd. De wegbeheerder kan daarvan af te wijken als nut en noodzaak beperkt zijn in relatie tot de kosten voor het Toegankelijk maken van de Halte en informeert de Concessieverlener hierover.
4. De Wegbeheerder staat toe dat de Merknaam, huisstijl elementen en eventuele extra voorzieningen t.b.v. een productformule voor het Openbaar Vervoer ook zichtbaar wordt aangebracht op Haltepaal en/of in de informatievitruine in de Abri.
5. Nieuwe oplaadfaciliteiten voor Zero Emissie-voertuigen worden gerealiseerd door de Concessiehouder in overleg met de Wegbeheerder. Bij de plaatsing van oplaadfaciliteiten neemt de Concessieverlener de coördinerende taak op zich.
6. De Wegbeheerder geeft voor zover mogelijk prioriteit aan gladheidsbestrijding op infrastructuur voor het Openbaar Vervoer.

Artikel 2. Verantwoordelijkheden en taken met betrekking tot financiële zaken omtrent infrastructuur voor openbaar vervoer.

1. De (meer)kosten voor Vervoerders voor het toepassen van een maatwerkoplossing als gevolg van gepland onderhoud van infrastructuur door de Wegbeheerder komen in beginsel voor rekening van de Wegbeheerder.
 - a. Maatwerkoplossingen zijn maatregelen die een Vervoerder moet treffen om de concessie te kunnen blijven uitvoeren. Dit kunnen bijvoorbeeld omleidingen, de inzet van een pendeldienst of (tijdelijke) dienstregeling wijzigingen zijn.
 - b. Concessieverleners vragen Vervoerders aan te tonen wat de (meer)kosten zijn voor een maatwerkoplossing en waarom deze nodig zijn. Het voorstel van Vervoerders wordt getoetst en moet door de Concessieverlener akkoord worden bevonden. Daarbij wordt door Concessieverlener, waar nodig in overleg met Wegbeheerder, een afweging tussen verschillende belangen gemaakt.
2. De kosten voor de realisatie van, aanpassingen aan en beheer en onderhoud van infrastructuur voor Openbaar Vervoer zijn in beginsel voor rekening van de Wegbeheerder.
 - a. Conform de voorwaarden van de regeling voor het uitvoeringsprogramma mobiliteit, is het mogelijk dat door de Concessieverlener 75% van de kosten voor benodigde wijzigingen aan de infrastructuur van Openbaar Vervoer wordt gesubsidieerd. Provincie behandelt de aanvraag van subsidie voor deze projecten als prioritaire projecten die als eerste in aanmerking komen voor een subsidie.
 - b. Bij de start van een nieuwe concessie kan de nieuwe vervoerder nieuwe routes voorstellen. Voor de (financiële) gevolgen van deze aanpassingen kan de concessieverlener extra middelen beschikbaar stellen.
3. Bij commerciële evenementen of projecten waarbij de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer beperkt wordt dient de Wegbeheerder (als vergunningverlenende partij) bij het verlenen van een vergunning de voorwaarde te stellen aan de organisator dat er afstemming komt over de gevolgen voor het Openbaar Vervoer met de Vervoerder(s). Eventuele meerkosten voor een maatwerkoplossing of inkomstenderving van de Vervoerder(s) dient de organisator met de Concessieverlener en de Vervoerder af te stemmen.

Artikel 3. Verantwoordelijkheden en taken met betrekking tot communicatie en informatie omtrent infrastructuur voor openbaar vervoer.

1. Zowel periodiek als incidenteel vindt overleg plaats tussen de Wegbeheerder, de Concessiehouder en de Concessieverlener.
 - a. Concessieverlener organiseert het periodiek overleg tussen Concessiehouder, Wegbeheerder en Concessieverlener, inclusief verslaglegging en actielijst. De Concessieverlener vraagt de Concessiehouder hier aan deel te nemen.
2. Ongeacht tijdstip en frequentie van het overleg genoemd in lid 1 informeert de Wegbeheerder de Concessiehouder tijdig over uit te voeren wegwerkzaamheden, omleidingen door evenementen en beschikbaarheid van infrastructuur.
 - a. Wegbeheerder informeert eveneens de concessiemanager die namens Concessieverlener de Concessie beheert. Met de concessiemanager kan ook eerst afstemming over verwachte gevolgen van wegafsluitingen plaatsvinden.
 - b. Wegbeheerders informeren de omwonenden en andere belanghebbenden over voorgenomen routewijzigingen, als onderdeel van de communicatie over de aanleiding van de wijziging, zoals de Wegbeheerder gebruikelijk is dit te doen.
 - c. Concessiehouder informeert de reizigers over voorgenomen routewijzigingen, dienstregeling wijzigingen of maatwerkoplossingen.
3. De Wegbeheerder ziet er op toe dat bij de aanleg en reconstructie van wegen het belang van beschikbaarheid voor het Openbaar Vervoer wordt meegenomen door tijdig afstemming met Concessieverlener en/of Vervoerders te zoeken.

4. De Wegbeheerder coördineert het aanvragen en in procedure brengen van de benodigde besluiten en vergunningen voor de infrastructuur, zoals de Wegbeheerder gebruikelijk is te doen.

Artikel 4. Overige afspraken

1. De looptijd, ingangsdatum en einddatum van het Convenant zijn gelijk aan de Concessie IJssel-Vecht en de rechtsopvolger van de Concessie Twente. Bij een eventuele verlenging of verkorting van de Concessie wijzigt de einddatum van het Convenant op gelijke wijze.
2. Het Convenant wordt afgesloten tussen de Provincie in haar rol als Concessieverlener en Wegbeheerder en de Gemeenten in haar rol als Wegbeheerders in de Concessie IJssel-Vecht en de rechtsopvolger van de Concessie Twente. Wijzigingen aan de inhoud kunnen worden doorgevoerd, maar treden pas in werking als elk van de Partijen die het Convenant hebben ondertekend deze hebben goedgekeurd.
3. Namens iedere partij zal een aanspreekpunt worden aangewezen die zorg draagt voor het uitvoering geven aan dit convenant. Bij de concessieverlener is dit de concessiebeheerder.
4. Na twee jaar en vervolgens elke vijf jaar vindt evaluatie van het Convenant plaats door Partijen. De Concessieverlener neemt hiervoor het initiatief. De Concessieverlener zorgt dat de input van Concessiehouder voorafgaand aan het overleg wordt opgehaald en wordt meegenomen in het evaluatiemoment.
5. Alle eerdere Convenanten infrastructuur tussen Provincie en Gemeenten zijn of komen te vervallen en zijn met de ondertekening van dit Convenant niet meer van toepassing.

Aldus overeengekomen en in <x>-voud opgemaakt en ondertekend:

Bijlage 1. Begrippenlijst

Begrip	Definitie
Concessie	Recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak.
Concessieverlener	Het tot verlening van een concessie bevoegd gezag i.c. Provincie.
Concessiehouder	Vergunning houdende Vervoerder aan wie een Concessie is verleend.
Convenant	Bindende afspraken tussen de Partijen over de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer.
DRIS (Dynamisch Reis Informatie Systeem)	Dit is het werkende geheel van de functies: Distributie-, Halte- en Dashboardsystemen. Haltesystemen verzorgen de weergave van actuele reisinformatie op haltes.
Dienstregeling	Het geheel van Routes en vertrek-, rij- en aankomsttijden van één of meerdere Lijnen in de Concessie.
Gemeente	Eigenaar van gemeentelijke infrastructuur en van daaruit verantwoordelijke voor het beheer van die infrastructuur, tevens vergunningverlener voor evenementen en bouwprojecten.
Halte	Een daartoe ingerichte of opgestelde infrastructurale voorziening om wachtende reizigers de gelegenheid te geven van het Openbaar Vervoer per bus of auto gebruik te maken, waaronder uitdrukkelijk begrepenabri's, Haltepalen, bushokjes en dergelijke.
Lijn	Buslijn, Route en Haltes, zoals vermeld in de dienstregeling van de Vervoerder.
KAR	Korte Afstand Radio, communicatiesysteem voor data-uitwisseling tussen rijdende bussen en de centrale.
Merknaam	Een unieke benaming voor het openbaar vervoer in de Concessie.
Openbaar Vervoer (OV)	Voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een Dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen Voertuig.
Provincie	Eigenaar van de provinciale weginfrastructuur en van daaruit verantwoordelijke voor het beheer van die infrastructuur. Tevens bevoegd gezag om Concessies te verlenen.
Route	De gebruikte wegen en straten van een Lijn.
Toegankelijke Haltes	Lijst met Haltes die toegankelijk voor mindervaliden dienen te worden gemaakt, en voorzieningen om de uitvoering van dit toegankelijk maken te waarborgen voor alle reizigers, zodat ook reizigers met een mobiliteitsbeperking hiervan gebruik kunnen maken.

Vervoerder	Een bedrijf dat het Openbaar Vervoer verzorgt, niet uitsluitend zijnde de Concessiehouder.
(i)VRI	VerkeersRegelInstallatie, verkeerslichten om wegverkeer te regelen. Een iVRI is een intelligente verkeersregelininstallatie, die (beter) kan communiceren met weggebruikers.
VETAG	Techniek ter beïnvloeding van een verkeersregelininstallatie middels selectieve lusdetectie.
Wegbeheerder	De privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie(s) die belast is met de aanleg, het beheer, onderhoud en beschikbaar stellen van weginfrastructuur.

Convenant gebruik infrastructuur ten behoefte van openbaar vervoer in de provincie Overijssel

Datum: 4 februari 2021

Versie: versie t.b.v. AO Mobiliteit 1 en 2 maart 2022

Ondergetekenden

Provincie Overijssel, vertegenwoordigd door <naam gevolmachtigde> Commissaris van de Koning in de Provincie Overijssel, hierna genoemd "Provincie",

Gemeente <gemeentenaam>, gevestigd en kantoorhoudende te <plaatsnaam>, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door <naam gevolmachtigde>, hierna genoemd "Gemeente"

Hierna gezamenlijk genoemd: Partijen

In overweging nemende dat:

- a) Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 de Provincie gemachtigd is tot het verlenen, wijzigen en intrekken van Concessies voor Openbaar Vervoer per bus en trein in de provincie en daarmee de rol van Concessieverlener heeft.
- b) Provincie naast Concessieverlener ook Wegbeheerder is.
- c) Gemeenten en Provincie als Wegbeheerders verantwoordelijk zijn voor aanleg, beheer, onderhoud en beschikbaar stellen van weginfrastructuur.
- d) De Wegbeheerder wettelijk verantwoordelijk is voor een duurzame inrichting van infrastructuur en voor een veilige, adequate en milieuvriendelijke verkeersafwikkeling van alle verkeer dat de infrastructuur gebruikt en dat de Wegbeheerder vanuit die verantwoordelijkheid gerechtigd is om al dan niet op korte termijn maatregelen te nemen om die verantwoordelijkheid te vervullen.
- e) Openbaar Vervoer Concessies per bus in Overijssel worden aanbesteed en deze aanbestedingen leiden tot het verlenen van een Concessie door de Concessieverlener aan een Concessiehouder.
- f) Een Concessie de Concessiehouder het recht geeft als enige Openbaar Vervoer te exploiteren in het aan haar gegunde concessiegebied. Er kan sprake zijn van uitlopers van Lijnen uit aangrenzende Concessies in een concessiegebied. Deze dienen door de Concessiehouder te worden gedoogd, er kan dus sprake zijn van meerdere Vervoerders.
- g) De Provincie op het moment van ondertekening de Noodconcessie IJssel-Vecht, de Concessie IJsselmond en de Concessie Twente als busconcessies heeft. Per december 2022 wordt Noodconcessie IJssel-Vecht Concessie IJssel-Vecht, waar de Concessie IJsselmond per december 2023 onderdeel van wordt. De Concessie Twente eindigt in december 2023 en dit Convenant wordt ook van toepassing op de rechtsopvolger van deze Concessie.
- h) Wegbeheerders in deze gebieden verantwoordelijk zijn voor de beschikbaarheid van OV-infrastructuur voor Vervoerders, zodat een goede doorstroming en betrouwbaarheid van uitvoering van de Dienstregeling mogelijk is.
- i) De reizigers zo weinig mogelijk vertraging en discomfort ervaren bij het gebruik van het Openbaar Vervoer.
- j) Tijdelijke of permanente aanpassingen aan de infrastructuur van invloed zijn op de beschikbaarheid van de weginfrastructuur.
- k) Aanpassingen aan de infrastructuur financiële gevolgen kunnen hebben voor de Vervoerder.
- l) Bij de aanbesteding van een Concessie Vervoerders zekerheid moeten hebben over de mate van beschikbaarheid van de infrastructuur voor de bus gedurende de concessieperiode om een realistische en kostenefficiënte aanbieding te kunnen doen
- m) Onzekerheid over het gebruik van de infrastructuur zal leiden tot de opname van een grote risicocomponent in de aanbiedingen van de Vervoerders en daarmee tot hoge maatschappelijke kosten. Ook als de gevolgen van routewijzigingen direct in rekening worden gebracht, leidt dit hogere maatschappelijke kosten.

- n) Om deze onzekerheid te reduceren afspraken nodig zijn tussen Concessieverlener en Wegbeheerders over het gebruik van de infrastructuur waar het Openbaar Vervoer gebruik van maakt.
- o) Proces- en proceduretijd kan worden bespaard door het vooraf vastleggen van deze afspraken in de uitvoering van de Concessie en bij de uitvoering van infrastructurale projecten.
- p) Concessieverlener, Wegbeheerders en Concessiehouder voorgestelde en gewenste wijzigingen in de Dienstregeling afstemmen in het jaarlijkse vervoerplanproces, waarover in de Concessie afspraken zijn gemaakt.

Komen hierbij het volgende overeen:

Artikel 1. Verantwoordelijkheden en taken met betrekking tot beschikbaarheid van infrastructuur voor Openbaar Vervoer.

1. De Wegbeheerder realiseert, beheert en onderhoudt de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer en is daarmee eindverantwoordelijk voor de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer. Tot de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer behoren:
 - a. Wegen waar de Lijnen van Vervoerders rijden;
 - b. Specifieke infrastructuur voor (lijn)bussen, zoals busbanen en busopstelstroken;
 - c. Haltes, haltekomen, halteperrons, straatmeubilair en verlichting op Haltes,abri's, informatievoorzieningen voor zover deze niet aan haltepalen zijn bevestigd, looproutes van en naar de Haltes en fietsenstallingen bij Haltes, voor zover de Haltes zijn gelegen aan of op de openbare weg;
 - d. Voorzieningen om de doorstroming (van het Openbaar Vervoer) te verbeteren en (vorige conceptprioriteit aan het Openbaar Vervoer te verlenen);
 - e. Technische voorzieningen (bijvoorbeeld maar niet uitsluitend iVRI's, VETAG en KAR) voor de uitwisseling van data tussen Wegbeheerder, de rijdende bussen van de Vervoerder en Centrales van Wegbeheerder, Vervoerder of derden.
2. Indien infrastructuur voor het Openbaar Vervoer gedurende enige tijd of permanent niet beschikbaar is voor het Openbaar Vervoer, vindt overleg plaats tussen Wegbeheerder, Concessiehouder en indien gewenst de Concessieverlener met als doel het zoeken naar een gezamenlijke oplossing.
 - a. Het uitgangspunt van deze oplossing is dat zoveel mogelijk reizigers met zo weinig mogelijk vertraging en discomfort gebruik kunnen maken van het Openbaar Vervoer.
 - b. Naast het reizigersbelang betrekken Partijen ook de kosten van de (maatwerk)oplossing in de vorm van (tijdelijke) voorzieningen, omrijdkosten en inkomstenderiving of opbrengsten voor de Concessiehouder in hun afweging. Aspecten als verkeersveiligheid en doorstroming in relatie tot de oorzaak van het (tijdelijk) niet beschikbaar zijn worden in de afweging meegewogen.
3. Bij realisatie of aanpassing van Haltes zoals bedoeld onder lid 1 zorgt de Wegbeheerder ervoor dat deze Toegankelijk (conform meest actuele richtlijnen van CROW) worden uitgevoerd. De wegbeheerder kan daarvan af te wijken als nut en noodzaak beperkt zijn in relatie tot de kosten voor het Toegankelijk maken van de Halte en informeert de Concessieverlener hierover.
4. De Wegbeheerder staat toe dat de Merknaam, huisstijl elementen en eventuele extra voorzieningen t.b.v. een productformule voor het Openbaar Vervoer ook zichtbaar wordt aangebracht op Haltepaal en/of in de informatievitrine in de Abri.
5. Nieuwe oplaadfaciliteiten voor Zero Emissie-voertuigen worden gerealiseerd door de Concessiehouder in overleg met de Wegbeheerder. Bij de plaatsing van oplaadfaciliteiten neemt de Concessieverlener de coördinerende taak op zich.
6. De Wegbeheerder geeft voor zover mogelijk prioriteit aan gladheidsbestrijding op infrastructuur voor het Openbaar Vervoer.

Artikel 2. Verantwoordelijkheden en taken met betrekking tot financiële zaken omtrent infrastructuur voor openbaar vervoer.

1. De (meer)kosten voor Vervoerders voor het toepassen van een maatwerkoplossing als gevolg van gepland onderhoud van infrastructuur door de Wegbeheerder komen in beginsel voor rekening van de Wegbeheerder.
 - a. Maatwerkoplossingen zijn maatregelen die een Vervoerder moet treffen om de concessie te kunnen blijven uitvoeren. Dit kunnen bijvoorbeeld omleidingen, de inzet van een pendeldienst of (tijdelijke) dienstregeling wijzigingen zijn.
 - b. Concessieverleners vragen Vervoerders aan te tonen wat de (meer)kosten zijn voor een maatwerkoplossing en waarom deze nodig zijn. Het voorstel van Vervoerders wordt getoetst en moet door de Concessieverlener akkoord worden bevonden. Daarbij wordt door Concessieverlener, waar nodig in overleg met Wegbeheerder, een afweging tussen verschillende belangen gemaakt.
2. De kosten voor de realisatie van, aanpassingen aan en beheer en onderhoud van infrastructuur voor Openbaar Vervoer zijn in beginsel voor rekening van de Wegbeheerder.
 - a. Conform de voorwaarden van de regeling voor het uitvoeringsprogramma mobiliteit, is het mogelijk dat door de Concessieverlener 75% van de kosten voor benodigde wijzigingen aan de infrastructuur van Openbaar Vervoer wordt gesubsidieerd. Provincie behandelt de aanvraag van subsidie voor deze projecten als prioritaire projecten die als eerste in aanmerking komen voor een subsidie.
 - b. Bij de start van een nieuwe concessie kan de nieuwe vervoerder nieuwe routes voorstellen. Voor de (financiële) gevolgen van deze aanpassingen kan de concessieverlener extra middelen beschikbaar stellen.
3. Bij commerciële evenementen of projecten waarbij de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer beperkt wordt dient de Wegbeheerder (als vergunningverlenende partij) bij het verlenen van een vergunning de voorwaarde te stellen aan de organisator dat er afstemming komt over de gevolgen voor het Openbaar Vervoer met de Vervoerder(s). Eventuele meerkosten voor een maatwerkoplossing of inkomstenderving van de Vervoerder(s) dient de organisator met de Concessieverlener en de Vervoerder af te stemmen.

Artikel 3. Verantwoordelijkheden en taken met betrekking tot communicatie en informatie omtrent infrastructuur voor openbaar vervoer.

1. Zowel periodiek als incidenteel vindt overleg plaats tussen de Wegbeheerder, de Concessiehouder en de Concessieverlener.
 - a. Concessieverlener organiseert het periodiek overleg tussen Concessiehouder, Wegbeheerder en Concessieverlener, inclusief verslaglegging en actielijst. De Concessieverlener vraagt de Concessiehouder hier aan deel te nemen.
2. Ongeacht tijdstip en frequentie van het overleg genoemd in lid 1 informeert de Wegbeheerder de Concessiehouder tijdig over uit te voeren wegwerkzaamheden, omleidingen door evenementen en beschikbaarheid van infrastructuur.
 - a. Wegbeheerder informeert eveneens de concessiemanager die namens Concessieverlener de Concessie beheert. Met de concessiemanager kan ook eerst afstemming over verwachte gevolgen van wegafsluitingen plaatsvinden.
 - b. Wegbeheerders informeren de omwonenden en andere belanghebbenden over voorgenomen routewijzigingen, als onderdeel van de communicatie over de aanleiding van de wijziging, zoals de Wegbeheerder gebruikelijk is dit te doen.
 - c. Concessiehouder informeert de reizigers over voorgenomen routewijzigingen, dienstregeling wijzigingen of maatwerkoplossingen.
3. De Wegbeheerder ziet er op toe dat bij de aanleg en reconstructie van wegen het belang van beschikbaarheid voor het Openbaar Vervoer wordt meegenomen door tijdig afstemming met Concessieverlener en/of Vervoerders te zoeken.

4. De Wegbeheerder coördineert het aanvragen en in procedure brengen van de benodigde besluiten en vergunningen voor de infrastructuur, zoals de Wegbeheerder gebruikelijk is te doen.

Artikel 4. Overige afspraken

1. De looptijd, ingangsdatum en einddatum van het Convenant zijn gelijk aan de Concessie IJssel-Vecht en de rechtsopvolger van de Concessie Twente. Bij een eventuele verlenging of verkorting van de Concessie wijzigt de einddatum van het Convenant op gelijke wijze.
2. Het Convenant wordt afgesloten tussen de Provincie in haar rol als Concessieverlener en Wegbeheerder en de Gemeenten in haar rol als Wegbeheerders in de Concessie IJssel-Vecht en de rechtsopvolger van de Concessie Twente. Wijzigingen aan de inhoud kunnen worden doorgevoerd, maar treden pas in werking als elk van de Partijen die het Convenant hebben ondertekend deze hebben goedgekeurd.
3. Namens iedere partij zal een aanspreekpunt worden aangewezen die zorg draagt voor het uitvoering geven aan dit convenant. Bij de concessieverlener is dit de concessiebeheerder.
4. Na twee jaar en vervolgens elke vijf jaar vindt evaluatie van het Convenant plaats door Partijen. De Concessieverlener neemt hiervoor het initiatief. De Concessieverlener zorgt dat de input van Concessiehouder voorafgaand aan het overleg wordt opgehaald en wordt meegenomen in het evaluatiemoment.
5. Alle eerdere Convenanten infrastructuur tussen Provincie en Gemeenten zijn of komen te vervallen en zijn met de ondertekening van dit Convenant niet meer van toepassing.

Aldus overeengekomen en in <x>-voud opgemaakt en ondertekend:

Bijlage 1. Begrippenlijst

Begrip	Definitie
Concessie	Recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak.
Concessieverlener	Het tot verlening van een concessie bevoegd gezag i.c. Provincie.
Concessiehouder	Vergunning houdende Vervoerder aan wie een Concessie is verleend.
Convenant	Bindende afspraken tussen de Partijen over de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer.
DRIS (Dynamisch Reis Informatie Systeem)	Dit is het werkende geheel van de functies: Distributie-, Halte- en Dashboardsystemen. Haltesystemen verzorgen de weergave van actuele reisinformatie op haltes.
Dienstregeling	Het geheel van Routes en vertrek-, rij- en aankomsttijden van één of meerdere Lijnen in de Concessie.
Gemeente	Eigenaar van gemeentelijke infrastructuur en van daaruit verantwoordelijke voor het beheer van die infrastructuur, tevens vergunningverlener voor evenementen en bouwprojecten.
Halte	Een daartoe ingerichte of opgestelde infrastructurale voorziening om wachtende reizigers de gelegenheid te geven van het Openbaar Vervoer per bus of auto gebruik te maken, waaronder uitdrukkelijk begrepenabri's, Haltepalen, bushokjes en dergelijke.
Lijn	Buslijn, Route en Haltes, zoals vermeld in de dienstregeling van de Vervoerder.
KAR	Korte Afstand Radio, communicatiesysteem voor data-uitwisseling tussen rijdende bussen en de centrale.
Merknaam	Een unieke benaming voor het openbaar vervoer in de Concessie.
Openbaar Vervoer (OV)	Voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een Dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen Voertuig.
Provincie	Eigenaar van de provinciale weginfrastructuur en van daaruit verantwoordelijke voor het beheer van die infrastructuur. Tevens bevoegd gezag om Concessies te verlenen.
Route	De gebruikte wegen en straten van een Lijn.
Toegankelijke Haltes	Lijst met Haltes die toegankelijk voor mindervaliden dienen te worden gemaakt, en voorzieningen om de uitvoering van dit toegankelijk maken te waarborgen voor alle reizigers, zodat ook reizigers met een mobiliteitsbeperking hiervan gebruik kunnen maken.

Vervoerder	Een bedrijf dat het Openbaar Vervoer verzorgt, niet uitsluitend zijnde de Concessiehouder.
(i)VRI	VerkeersRegelInstallatie, verkeerslichten om wegverkeer te regelen. Een iVRI is een intelligente verkeersregelininstallatie, die (beter) kan communiceren met weggebruikers.
VETAG	Techniek ter beïnvloeding van een verkeersregelininstallatie middels selectieve lusdetectie.
Wegbeheerder	De privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie(s) die belast is met de aanleg, het beheer, onderhoud en beschikbaar stellen van weginfrastructuur.