

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

Datum: 18 maart 2025

Versie: definitieve versie ter ondertekening

Ondergetekenden

Provincie Overijssel, gevestigd en kantoorhoudende te Zwolle, voor deze aangelegenheid op grond van artikel 176, tweede lid provinciewet krachtens volmacht van de Commissaris van de Koning d.d. 20 maart 2025 te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde M.P. Dadema, hierna genoemd "Provincie",

Gemeente Dalfsen, gevestigd en kantoorhoudende te Dalfsen, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw A.J. Ramerman, 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 kortetermijnmaatregelen 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 Concessie IJssel-Vecht en de Concessie Twente-ZHO als busconcessies heeft. De Concessie Twente-ZHO eindigt in december 2028 en dit Convenant wordt ook van toepassing op de rechtsopvolger(s) 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 (voor het Openbaar Vervoer).
- k) Aanpassingen aan de infrastructuur financiële gevolgen kunnen hebben voor de Vervoerder en wijzigingen in de dienstregeling kunnen leiden tot noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur voor Openbaar Vervoer.
- 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 proceduredtijd kan worden bespaard door het vooraf vastleggen van deze afspraken in de uitvoering van de Concessie en bij de uitvoering van infrastructurele 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.
 - q) Conform het in 2022 door Partijen ondertekende convenant na twee jaar is geëvalueerd en dit heeft geleid tot een aantal wijzigingen.

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, haltekommen, 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 prioriteit aan het Openbaar Vervoer te verlenen;
 - e. Technische voorzieningen (bijvoorbeeld maar niet uitsluitend IVRI's, VETAG/VECOM 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 afwijken 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 ten behoeve van 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.
7. Bij realisatie of aanpassing van Wegen waar de Lijnen van Vervoerders rijden, zoals bedoeld onder lid 1, zorgt de Wegbeheerder ervoor dat er geen negatieve gevolgen zijn voor het comfort van reizigers, buschauffeurs en omwonenden (conform CROW-kennismodule Busvriendelijk Wegontwerp¹). De Wegbeheerder kan daarvan afwijken als het een busvriendelijk wegontwerp tegenstrijdig is aan andere, en naar mening van Wegbeheerder zwaarwegender belangen. Wegbeheerder dient deze afweging tijdig met Concessieverlener en Concessiehouder af te stemmen.
8. Wegbeheerder beheert en onderhoudt de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer, zoals bedoeld onder lid 1, op een niveau dat Vervoerders geen materiële schade ondervinden als gevolg van de staat van de infrastructuur voor het Openbaar Vervoer.
9. Wegbeheerder beheert en onderhoudt technische voorzieningen, zoals bedoeld onder lid 1, sub e, op een niveau dat Vervoerders geen hinder ondervinden als gevolg van het onvoldoende functioneren van deze technische voorzieningen. Voor iVRI's gelden de landelijke standaarden².
10. Wegbeheerder is verantwoordelijk voor juiste informatievoorziening via de KAR GeoTool, conform Concessiebijlage m.b.t. gebruik Korte Afstand Radio³.
11. Het gebruik van iVRI's en SRM-berichten voor OV-prioritering in plaats van KAR bij enige (i)VRI is toegestaan zodra OV-prioritering op deze wijze voldoende betrouwbaar werkt en voldoende meerwaarde oplevert ten opzichte van OV-prioritering via KAR. Dit wordt vastgesteld in de Bestuurlijke Overleggen Mobiliteit van Twente en West-Overijssel. Deze werkwijze geldt ook voor de introductie van elk opvolgend OV-prioriteringssysteem.

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

1. De wegbeheerder treedt in overleg met Vervoerders over de (meer)kosten voor Vervoerders voor het toepassen van een maatwerkoplossing als gevolg van gepland onderhoud van infrastructuur door de Wegbeheerder.
 - a. De insteek van dit overleg is de (meer)kosten voor Vervoerders voor het toepassen van een maatwerkoplossing te minimaliseren en de gevolgen van gepland onderhoud van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer integraal onderdeel te laten zijn van de voorbereiding van deze werkzaamheden.
 - b. 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) dienstregelingwijzigingen zijn.
 - c. 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.

¹ In de kennismodule Busvriendelijk Wegontwerp zijn kennis vanuit meerdere publicaties en praktijkvoorbeelden samengebracht. CROW gaat mogelijk bezig met een nieuwe richtlijn/publicatie ten aanzien van busvriendelijk wegontwerp. De verwachting is dat deze onderdeel wordt van de kennismodule.

² <https://kennisplatformcrow.nl/landelijke-mobiliteitsstandaarden/landelijke-ivri-standaarden>

³ https://dova.nu/sites/default/files/concessiebijlage_kar_1.20_0.pdf

- d. Wanneer overleg over de gevolgen van gepland onderhoud niet tijdig genoeg heeft plaatsgevonden en kosten voor een maatwerkoplossing onvoldoende geminimaliseerd kunnen worden, komen de (meer)kosten voor het toepassen van een maatwerkoplossing voor rekening van de Wegbeheerder.
- 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 kosten voor opschaling van aanbod van Openbaar Vervoer dient de organisator met de Concessieverlener en de Vervoerder af te stemmen. Meerkosten worden enkel vergoed door één of meer Partijen indien voorafgaande aan het evenement de organisator van het evenement, de Vervoerder en de Concessieverlener daarover schriftelijk overeenstemming hebben bereikt.
- 4. Bij calamiteiten waarbij de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer beperkt wordt, dient de Wegbeheerder de Vervoerder(s) zo spoedig mogelijk in kennis te brengen van deze calamiteit en de verwachte duur van beperking van de beschikbaarheid van infrastructuur voor het Openbaar Vervoer.

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 concessiebeheerder die namens Concessieverlener de Concessie beheert. Met de concessiebeheerder 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, dienstregelingwijzigingen 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 (s)Concessie Twente-ZHO. 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 (s)Concessie Twente-ZHO. 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. 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 tweevoud opgemaakt en
ondertekend:

Provincie

Plaats: Zwolle

Datum: 19 maart 2025

Handtekening:

5.1.2e



M.P. Dadema
Gedeputeerde

Gemeente

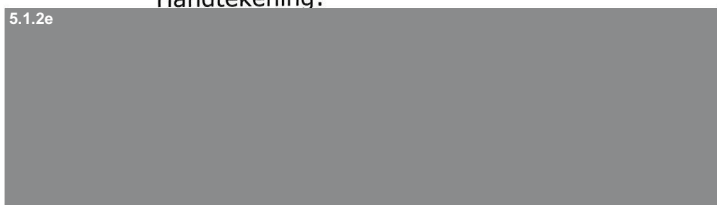
Plaats:

Datum:

Handtekening:

Enschede
20-3-2025

5.1.2e



A.J. Ramerman
Wethouder

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 bevoegde 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 begrepen abri'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.
SRM	Het Signal Request Message (SRM) is een bericht dat wordt gebruikt voor een prioriteitsverzoek van een bus of auto bij een iVRI.

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 verkeersregelinstallatie, die (beter) kan communiceren met weggebruikers.

VETAG

Techniek ter beïnvloeding van een verkeersregelinstallatie middels selectieve lusdetectie.

Wegbeheerder

De privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie(s) die belast is met de aanleg, het beheer, onderhoud en beschikbaar stellen van weginfrastructuur.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	7