

Definitief

Regionale inbreng Programma van Eisen OV-concessie Rijn Waal

Regio Arnhem Nijmegen

Status: 1.0 Definitief
Datum: 6 februari 2020

Definitief

Titel document: Regionale inbreng Programma van Eisen OV-concessie Rijn Waal

Status: 1.0 Definitief

Datum: 6 februari 2020

Projectnaam: OV-concessie Rijn – Waal: inbreng Regio Arnhem - Nijmegen

Projectnummer: BG9186-100-100

Auteur(s):

Opgesteld door: Rob Huisman, Niels Barten

Gecontroleerd door: Rob Huisman

Datum/Initialen: RH 06-02-2020

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Beleidsuitgangspunten	2
3	Vervoerkundig aanbod	3
3.1	Lijnindeling Toekomstbeeld OV Regio Arnhem en Nijmegen	3
3.2	Flexnet en maatwerk OV	3
3.3	HOV-Lijnen	3
3.4	Toegankelijkheid en inclusiviteit	4
3.5	Beschikbaarheid en ontwikkeling	5
4	Kosten	6
4.1	Kosten bij omleidingen	6
4.2	Lage-rendementslijnen en bedrijventerreinen	6
4.3	Afstemmen buffertijden	6
5	Materieel	7
5.1	Trolley 2.0 en IMC	7
5.2	Zero Emissie en TCO berekening	7
5.3	Laadinfrastructuur	7
5.4	Veiligheid materieel	8
5.5	VRI en DRIS	8
5.6	Regionale economie en circulariteit	8
5.7	Productdragers, Tarieven en Informatievoorziening	8
6	Monitoring en open data	8
7	Samenvattende kernpunten	10

1 Inleiding

Voor u ligt het regionale Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van de Openbaar Vervoer Concessie Rijn-Waal. Met het opstellen van een 'Regionaal Programma van Eisen' toont de regio haar betrokkenheid aan de provincie in het meedenken en adviseren over de nieuwe OV-concessie Rijn-Waal. De regio beoogt met voorliggend regionaal PvE die 'eisen en wensen' mee te geven die in haar ogen essentieel zijn om mee te geven aan de inschrijvers van de aanbesteding en uitvoering van de OV concessie vanaf 2023.

1.1 Aanleiding

In 2023 wordt het openbaar vervoer in de Regio Arnhem-Nijmegen opnieuw aanbesteed door de provincie Gelderland. De regio ziet de nieuwe aanbesteding als een belangrijk moment, om in te zetten op een toekomstvast en inclusief openbaar-vervoerssysteem.

Met de regionale inbreng in de vorm van dit PvE sorteert de regio voor op de definitieve verlening van de OV-concessie Rijn-Waal door provincie Gelderland aan de uiteindelijke concessiehouder. Met voorliggende inbreng haakt de regio in op de voornaamste raakvlakken van het toekomstig regionaal openbaar vervoer met de visie en ambitie die Regio Arnhem Nijmegen heeft met betrekking tot mobiliteit en daaraan gerelateerde thema's.

Voor het opstellen en het komen tot een 'Programma van Eisen' is een zorgvuldig proces gevolgd van inventarisatie, consultatie en regionale afstemming. Met 'eisen' doelt de regio op advies en inbreng waarvan zij van mening is dat de toekomstige concessieverlener deze in haar aanpak zou moeten verwerken om vanaf 2023 een toekomstvast en duurzaam OV-systeem te kunnen aanbieden. Om de regionale eisen voor het PvE concreet en overzichtelijk over te kunnen brengen, is onderscheid gemaakt in thema's die betrekking hebben op het toekomstig openbaar vervoer in de regio en de verhouding daarvan tot de Regio Arnhem Nijmegen.

1.2 Leeswijzer

Dit regionaal programma van eisen is als volgt opgebouwd:

- In het eerstvolgende hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de achterliggende beleidsuitgangspunten waarop dit PvE is gebaseerd. De regio ziet daarbij graag dat de beoogde concessiehouder deze inhoud op waarde weet te schatten en als voorname inbreng over wil nemen, dan wel weet te betrekken in de aanstaande aanbieding in de OV-concessie.
- De daarop volgende onderdelen gaan vanuit verschillende thema's in op de regionale inbreng. Over deze onderdelen is brede regionale overeenstemming in het belang voor de toekomstige OV-concessie.
- Het slothoofdstuk geeft een samenvatting van de kernpunten van de regionale inbreng.

Dit document gaat gepaard met een uitgebreide lijst waarin een nadere verdieping en uitwerking is opgenomen per thema. Deze lijst is als **bijlage** toegevoegd.

2 Beleidsuitgangspunten

De regio Arnhem Nijmegen heeft haar beleidsuitgangspunten met betrekking tot het regionaal openbaar vervoer vastgelegd in verschillende koersdocumenten. Deze koersdocumenten vormen de basis voor het voorliggende regionaal PvE en kunnen daarom niet los worden gezien van dit document. De documenten stellen de grote lijnen, die in de beleidsuitgangspunten hun specifieke regionale weerslag vinden. Van de concessiehouder wordt verlangd kennis te nemen van de inhoud en voorwaarden die in de regionale koersdocumenten naar voren komen.

HOV-Actieplan

Een belangrijk regionaal beleidsuitgangspunt is het 'HOV-Actieplan'. Het HOV-Actieplan is vastgesteld door GS in april 2019. In het actieplan wordt ingezet op HOV corridors in de stad en regio, om daarmee steden en omliggende kernen en woongebieden duurzaam bereikbaar te maken.

In de corridoruitwerking van het HOV-Actieplan, eveneens vastgesteld door GS in april 2019, zijn de routestructuren en vervoersplannen opgenomen, die in dit PvE gelden als uitgangspunt voor de toekomstige concessiehouder. De corridoruitwerking is nog in bewerking. Wanneer deze definitief is, wordt dit als wens aan de concessiehouder meegegeven.

Toekomstbeeld OV Regio Arnhem en Nijmegen

Ook het 'Toekomstbeeld OV Regio Arnhem Nijmegen' – vastgesteld door gemeenteraad Nijmegen op 19 maart 2019 en gemeenteraad Arnhem op 5 juni 2019 – vormt een pijler voor de beleidsuitgangspunten in het voorliggende PVE en het uiteindelijke bestek van de concessie. De regio verlangt dat de uitgangspunten in dit document, door de provincie worden overgenomen in de aanbesteding en het bestek.

Position Paper Openbaar Vervoer Arnhem-Nijmegen

Het 'Position Paper Openbaar Vervoer Arnhem-Nijmegen' – vastgesteld op 2 oktober 2019 – is de basis voor de beleidsuitgangspunten in het PVE en het bestek van de Regio Arnhem Nijmegen. Het document richt zich op het belang, behoud en de ontwikkeling van HOV verbindingen in de regio, als belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van de regio.

Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid Regio Arnhem Nijmegen

Tot slot is het ambitiedocument 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid Regio Arnhem Nijmegen' – vastgesteld in september 2019 – een maatgevend document. De regio stelt hierin de ambitie om bij de top van de sterkst presterende regio's van Nederland te willen behoren. De regio stelt behoud van bereikbaarheid en duurzame en robuuste maatregelen als essentiële voorwaarde.

Belangrijk om op te merken is dat de regio Arnhem-Nijmegen in januari 2018 een reactie heeft gegeven op de Nota van Uitgangspunten voor aanbesteding OV-concessie Flevoland, Overijssel en Gelderland. Deze reacties vormen volgens de regio nog steeds de uitgangspunten voor de regio Arnhem-Nijmegen.

Het volgende hoofdstuk behandelt themagewijs de essentie van de 'eisen' en inbreng waarvan de regio graag ziet dat deze aan de aanstaande concessieverlener worden meegegeven. In de **bijlage** zijn deze uitvoeriger beschreven.

3 Vervoerkundig aanbod

3.1 Lijnindeling Toekomstbeeld OV Regio Arnhem en Nijmegen

In het 'Toekomstbeeld OV Regio Arnhem en Nijmegen' maakt de regio onderscheid in HOV-, Stads- en Flexlijnen. De regio vraagt, aanvullend op dit document, specifiek om aandacht voor het belang en het behoud van regionale streeklijnen en verlangt dat de eisen voor deze lijnen worden geconformeerd aan de eisen voor stadslijnen, zoals bedoeld in het 'Toekomstbeeld OV Regio Arnhem Nijmegen'.

De driedeling in lijnen in het 'Toekomstbeeld' dient bij voorkeur te worden overgenomen en aan te sluiten bij de ABC-lijnstructuur die de provincie voorstelt. Deze categorisering is gemaakt om zekerheid van lijnen en infrastructuur vast te leggen, waarbij het volgende vertrekpunt wordt gehanteerd:

- A= HOV/vaste-sterke lijnen, weinig tot geen ontwikkelruimte in de concessie;
- B= stads- en streeklijnen, beperkte ontwikkelruimte in de concessie;
- C= flexlijnen, lijnen met veel ontwikkelruimte.

3.2 Flexnet en maatwerk OV

Conform 'Toekomstbeeld OV Regio Arnhem Nijmegen, wordt verwacht dat de concessieverlener het Flexnet onderdeel van het reguliere vervoer laat uitmaken. Dat betekent dat de concessiehouder voorziet in vormen van openbaar vervoer die aansluiten bij de vervoersbehoeften van reizigers, eventueel door het aanbieden van vraagafhankelijk openbaar vervoer.

De regio beschouwt Flexnet pas als vervanging van het OV wanneer een bestaande stedelijke lijndienst een lagere frequentie heeft- of zal krijgen- dan een halfuursdienst. Deze lijnen kunnen dan alleen uit de concessie worden gehaald, als uit reizigersbehoefte blijkt dat dit aannemelijk of relevant is. Er veranderen geen lijnen, zolang er geen alternatief is (indien noodzakelijk).

Elke situatie van flexnet is verschillend, dus algemeen geldende normen zijn niet reëel. Wanneer een C-lijn maatwerk wordt, stelt de regio voor de volgende voorwaarden mee te geven:

- het maximale tarief tot het dichtstbijzijnde OV-knooppunt is gebaseerd op het bestaande OV-tarief;
- het alternatief is voor iedereen toegankelijk;
- reisinformatie opgenomen in 9292ov;
- de investerings- en exploitatiekosten door de provincie worden betaald, exclusief eventueel benodigde infrastructuur.

Tot slot wordt van de concessiehouder verlangd aandacht te vestigen op de raakvlakken met het reeds bestaande doelgroepenvervoer in de regio-gemeenten.

3.3 HOV-Lijnen

De uitwerking van het HOV-net is een regionaal aandachtspunt, dat pas volledig kan worden afgestemd wanneer de concessie definitief is. Het is prioriteit voor HOV-steden Arnhem en Nijmegen om in het kader corridoruitwerking het netwerk uit te breiden, terwijl het voor kleine gemeenten prioriteit is om

verbinding met een HOV corridor te behouden en verbeteren. Het HOV is daarmee belangrijk op twee sporen:

- de onderkant van het openbaar vervoer in het kader van inclusiviteit en vervoersarmoede;
- op stedelijk niveau en tussen kernen;

Beide sporen vormen onderdelen van de nadere uitwerking via het HOV-actieplan 'samenwerken aan Hoogwaardig Openbaar Vervoer' van april 2019. Van de concessiehouder wordt nadrukkelijk verlangd kennis te nemen van de inhoud en voorwaarden die in het Actieplan HOV naar voren komen.

3.4 Toegankelijkheid en inclusiviteit

Er wordt door Regio Arnhem Nijmegen veel waarde gehecht aan een openbaar vervoerssysteem, dat voor eenieder beschikbaar en bereikbaar is, ongeacht nationaliteit, fysieke of mentale toestand, sociaal-economische status of financiële draagkracht. Het systeem draagt ertoe bij, dat eenieder de mogelijkheid heeft de voor hem- of haar- belangrijke locaties binnen de Regio Arnhem Nijmegen met het openbaar vervoer te kunnen bereiken.

Dat betekent onder andere dat van de toekomstige concessiehouder wordt verwacht dat hij een strategisch plan 'inclusiviteit' voor internationale gebruikers opstelt, waarin kenbaar wordt gemaakt hoe gegarandeerd wordt dat het vervoerssysteem toegankelijk en begrijpelijk is voor buitenlanders en Nederlanders met een migratie achtergrond.

Met betrekking tot fysieke toegankelijkheid wordt van de concessiehouder verlangd, dat hij zich inzet voor kwalitatief en hoogwaardig openbaar vervoer voor personen met lichamelijke, visus- of gehoorbeperking en/of medische hulpmiddelen. Daarvoor heeft een bus bijvoorbeeld een elektrisch uitschuifbare entreep plank nodig. De concessiehouder maakt daarnaast een plan voor toegankelijkheid voor personen met een verstandelijke beperking en/of cognitieve aandoening. Mensen met deze aandoeningen moeten worden ondersteund bij het begrijpelijk maken van het OV. Voor in de bus kan gedacht worden aan het eisen van een EHBO koffer, reanimatie voorzieningen, voldoende plekken om vast te houden, reisinformatie in 'beeld én in gesproken vorm', en een stopteken voor- en achter in de bus. Voor op busstations valt te denken aan: informatievoorzieningen in gesproken vorm met ondersteuning en/of hele grote letters met scherp contrast.

Concessiehouder heeft bovendien aandacht voor financiële toegankelijkheid door samen met gemeenten en regio op te trekken in het wegnemen van vervoersarmoede op basis van specifieke abonnementen voor personen met een zwakke financiële draagkracht.

3.5 Beschikbaarheid en ontwikkeling

De regio vindt dat er voldoende buscapaciteit beschikbaar moet zijn op alle lijnen en dat de concessiehouder het aantal (zit)plaatsen in een bus per buslijn afweegt en afstemt naar minimaal noodzakelijke capaciteit. Voor wat betreft het beschikbaar aantal zitplaatsen in dal- en spitsuren wordt het volgende uitgangspunt gehanteerd:

- stadsnet: in dal altijd een zitplaats, in spits staanplaats kan mits over korte afstand (>15min)
- streeknet: in dal en spits altijd een zitplaats, ongeacht reistijd.

Ook heeft de beschikbaarheid van ruimte op de perrons van het busstation, in geval van een calamiteit of werkzaamheden aan het spoor, prioriteit. De concessiehouder wordt gevraagd perronruimte vrij te houden voor trein vervangend vervoer en busvervoer voor andere concessiehouders. Bij evenementen in de regio geldt eveneens dat de vervoerder voldoende perronruimte beschikbaar stelt voor noodzakelijk busvervoer op de daarbij relevante stations.

Bovendien wordt verwacht dat de concessiehouder zich inzet voor het verder ontwikkelen van het regionaal netwerk. Hiervoor stelt de concessiehouder tweemaal een ontwikkelplan voor buscapaciteit en infrastructuur op, met een geldingsduur van vijf jaar.

4 Kosten

4.1 Kosten bij omleidingen

De regio vindt dat wegbeheerders niet per definitie garant kunnen staan voor de kosten van omleidingen van het OV. Deze kosten behoren tot het bedrijfsrisico van een concessiehouder. In een afstemmingsovereenkomst tussen wegbeheerders en concessiehouder dient een redelijkheid van termijnen te worden vastgelegd voor wat betreft aankondigen van omleidingen.

De concessieverlener stelt concessiehouder alleen financieel schadeloos bij vertraging op het netwerk buiten de macht van de wegbeheerder of concessiehouder.

4.2 Lage-rendementslijnen en bedrijventerreinen

De regio Arnhem Nijmegen hecht waarde aan de OV-bereikbaarheid van nieuwe ontwikkellocaties, strategische locaties en locaties met grote maatschappelijke waarde. Van de concessiehouder wordt verlangd in de bereikbaarheid van deze locaties te voorzien, op basis van het toekomstig gebruikerspotentieel. Nieuwe lijnen vallen altijd in de C-categorie zoals voorgesteld door de provincie en kunnen daarom wijzigen van route en draagkracht gedurende de realisatie van de ontwikkeling.

Omdat lijnen met een lage capaciteit, of groeiperspectief veelal niet rendabel zijn, is het wenselijk dat de concessieverlener de concessiehouder kan compenseren bij lagere kostendekkingsgraden dan >55% in het geval dat:

- de buslijn(en) een belangrijk sociaal doel dienen;
- grootschalige woningbouwlocaties nog niet volledig ontwikkeld zijn.

De Concessiehouder onderzoekt tevens de mogelijkheid voor business OV-lijnen, die aanwijsbaar gehoor geven aan de OV-behoefte van de verschillende bedrijventerreinen en kantorenlocaties in de regio Arnhem- Nijmegen. Ook is er speciale aandacht voor de bereikbaarheid van de centra van Arnhem en Nijmegen vanaf gedefinieerde P&R / transferia locaties i.v.m. hoge concentratie van werkplekken.

Voor consequenties op het vlak van exploitatie en rendement als gevolg van infrastructurele netwerkwijzigingen, worden in overleg met de nieuwe concessiehouder alternatieve routeopties en dienstregelingen onderzocht en afgewogen.

4.3 Afstemmen buffertijden

Het waarborgen van een buffertijd is belangrijk, omdat dit zorgt voor goede overstapmogelijkheden en een betrouwbare dienstregeling, ook in kleinere gemeenten. Voorgesteld wordt om de buffertijden in de nieuwe concessie te maximaliseren. Dit in verband met twee redenen. Ten eerste wordt hiermee voorkomen dat buffertijden langer zijn dan daadwerkelijk nodig en hiermee exploitatiebudget verloren gaat. Als de vervoerder langer wil halteren dan de maximale buffertijd, omdat dit bijvoorbeeld beter uit komt in de omloop, om op te laden of omdat chauffeurs pauze moeten hebben is dat mogelijk, maar dan wordt deze tijd niet betaald vanuit het exploitatiebudget. Ook is het gezien vanuit de beperkte capaciteit op sommige busstations onwenselijk dat hier langer dan noodzakelijk gehalteerd wordt.

5 Materieel

5.1 Trolley 2.0 en IMC

Regio Arnhem Nijmegen ziet het implementeren van Trolley 2.0 en IMC als een belangrijk onderdeel van het openbaar vervoer. De regio blijft zich ook voor de toekomst en daarmee voor de komende concessieperiode inzetten op zero emissie OV-vervoer, en spreekt uit dat de bestaande trolleyinfrastructuur in de nieuwe concessie ingezet wordt als laadinfrastructuur voor bussen met IMC-techniek, zoals beschreven in de Position Paper Openbaar Vervoer Arnhem-Nijmegen.

5.2 Zero Emissie en TCO berekening

Het onderdeel materiaal gaat in het PvE met name in op de toepassing en ontwikkeling van duurzame vormen van mobiliteit, gericht op 'zero emissie'. Dat betekent dat de zero-emissiebussen daadwerkelijk volledig zero-emissie zijn aan de bron. Bovendien zet de concessiehouder zich proactief in voor initiatieven op het gebied van innovatie en kennisontwikkeling omtrent duurzaamheid en uitstoot.

De regio Arnhem Nijmegen adviseert dat de concessieverlener ten behoeve van het opstellen van het PVE Rijn-Waal, in nauwe samenwerking met gemeenten en ruim voor het vaststellen van het concept-PVE, een objectieve TCO-berekening (Total Cost of Ownership) maakt van scenario's voor zero emissie busvervoer in de hele regio, met ook aandacht voor trolley en waterstoftankstations. De inzet van waterstof moet daarbij minimaal worden onderzocht voor de langere regionale lijnen. De concessieverlener stelt de resultaten van dit onderzoek vervolgens ter beschikking aan de inschrijvers. Indien bepaalde technieken subsidie-afhankelijk zijn en onmogelijk financieel inpasbaar (bv waterstof), dan moet een clause worden opgenomen waarin staat dat de mogelijkheid geboden wordt om deze technieken in geval van subsidie toch in de dienstregeling op te nemen.

5.3 Laadinfrastructuur

De concessiehouder bepaalt de locaties voor laadinfrastructuur zorgvuldig en in overleg met gemeenten. De locaties van laadstations vragen om een zorgvuldige ruimtelijke inpassing, omdat deze invloed hebben op de beeldkwaliteit in de woon- en leefomgeving.

Het benutten van voor de meekoppelkansen van laadinfrastructuur voor bredere mobiliteitsdoeleinden moet in de concessie-eisen worden opgenomen. Het plaatsen en gebruik van deze laadinfrastructuur biedt namelijk veel kansen voor duurzame mobiliteitsoplossingen, buiten het openbaar vervoer. Daarbij moet gedacht worden aan de mogelijkheden voor elektrische stedelijke distributie en het opladen van particuliere voertuigen.

Naast laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, verlangt de regio medewerking van de concessiehouder bij het voorzien in, en faciliteren van, toekomstige waterstoftanklocaties in de regio, bijvoorbeeld bij busremises.

5.4 Veiligheid materieel

In het kader van brandveiligheid en mogelijk brandgevaar van (nieuwe) zero-emissietechnieken, stelt de regio dat van de concessiehouder verlangd wordt om veiligheidsplan op te leveren.

5.5 VRI en DRIS

In het kader van HOV en het verbeteren van kwaliteit wordt in de komende jaren het aantal DRIS-en vernieuwd en sterk uitgebreid. De concessiehouder dient gebruik te maken van de bestaande systemen verkeersregelinstallaties (VRI) en de Dynamische verkeersmanagementsystemen en stelt zich in beschikking van dat wat daarbij nodig is op basis van kennis, materieel, doorstroming en prioritering.

5.6 Regionale economie en circulariteit

Naast duurzaam openbaar vervoer, streeft de regio naar duurzame productie en circulair gebruik van het materieel. De regio vraagt de provincie daarom om eisen te stellen aan circulariteit, omdat bij batterijen gekeken moet worden naar levensduur, recyclebaarheid en verantwoordelijk kobaltwinning.

Daarnaast ziet de regio het belang van een concessiehouder die inspeelt op gebruik van mogelijkheden binnen de regionale economie. De Gelderse economie kent een Energy cluster, waarvan inzet in de OV concessie economisch voordeel kan opleveren. Bovendien heeft het gebruik van Nederlandse bussen de voorkeur.

5.7 Productdragers, Tarieven en Informatievoorziening

De regio ziet graag dat de concessieverlener verplicht wordt tot het opstellen van een reisinformatieplan en een marketingplan met als doel het promoten van het gebruik van het openbare busvervoer voor verschillende reizigersdoelgroepen.

Daarnaast is informatie bij de haltes (haltestaten, informatiepanelen) een verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Ook bij (tijdelijke) wijzigingen. Dit geldt ook voor het zorgen voor actuele reisinformatie.

De concessiehouder stelt gratis de reisinformatie ter beschikking. Een gratis telefoonlijn voor reizigersinformatie is een minimale voorwaarde. De concessiehouder informeert reizigers ten minste 4 weken voor de ingangsdatum over wijzigingen, bijvoorbeeld in de dienstregeling en de tarieven.

6 Monitoring en open data

Technologische ontwikkelingen op het gebied van ICT en data, stellen de concessiehouder en -verlener alsmede de gemeenten en de provincie in de gelegenheid op een snelle en efficiënte manier kennis en data uit te wisselen over het functioneren van het OV. Het is daarom wenselijk dat de toekomstige concessiehouder een monitoringstool (dashboard) beschikbaar stelt voor gemeenten en provincie, waarmee ten alle tijden informatie beschikbaar is over o.a het haltegebruik per dag, aantallen instappers en de bezetting van tussenhaltten afgezet in spits- en daluren.

Het beschikbaar stellen van deze data is onder andere relevant voor de ontwikkeling- en verbetering van MaaS-applicaties in gemeenten. Het gebruik van MaaS-applicaties is in ontwikkeling en kan bijdragen aan het gebruik en de efficiëntie van het openbaar vervoer in gemeenten, de regio en de provincie.

De regio verlangt daarnaast dat het transparant maken van de monitoringsdata, mede gebruikt wordt voor prestatiemetingen van de concessiehouder. Aan de resultaten die uit de monitoring komen, kunnen bonus-malus consequenties worden verbonden.

7 Samenvattende kernpunten

De essentie van dit PvE komt neer op de volgende kernpunten. Voor gedetailleerde toelichting op hetgeen wat hiervoor is beschreven, wordt verwezen naar bijgevoegde lijst met aanbevelingen vanuit de regio aan de concessiehouder. Bovendien wordt verwezen naar de documenten waarin de regio haar koers op het gebied van openbaar vervoer uiteen heeft gezet.

Inclusieve en toegankelijk OV

De regio streeft naar een inclusief openbaar vervoerssysteem. Een systeem dat voor iedereen toegankelijk is, in vraag en aanbod, capaciteit en daarnaast vanuit internationaal gebruikersperspectief. Noodzakelijk is de aandacht voor mensen met een lichamelijke-, geestelijke- of verstandelijke beperking.

Een integraal en evenwichtig OV-netwerk

De regio streeft naar een integraal en evenwichtig ov-netwerk. De regio schikt zich daarbij aan de lijnindeling die de provincie voorschrijft en past daar de eigen indeling op basis van het 'Toekomstbeeld Stedelijk OV Regio Arnhem Nijmegen' op toe.

De regio voorziet daarmee in een OV netwerk met een sterke hoofdstructuur in de vorm van het HOV-net, een sterk lokaal/regionaal buslijnnennet en aanvullende ontwikkelijnen (te denken valt hierbij aan het optimaliseren van een vaste buslijn, een vraagafhankelijke OV-oplossing (bijv. 'belbus') of een andere maatwerkoplossing). De concessiehouder wordt geacht voldoende capaciteit bussen te garanderen en te voorzien in goede informatievoorzieningen.

Duurzame mobiliteit en OV

De regio streeft naar een duurzaam en volledig uitstootvrij openbaar vervoer. Bij de start van de concessie verlangt de regio daarbij naar busmaterieel dat volledig emissievrij aan de bron is. Regio Arnhem Nijmegen blijft zich ook voor de toekomst en daarmee voor de komende concessieperiode richten op zero emissie OV-vervoer en zet in op de toepassing van Trolley 2.0, IMC en waterstof. De concessiehouder zet zich daarnaast proactief in voor initiatieven op het gebied van innovatie en kennisontwikkeling omtrent duurzaamheid en uitstoot. Daarbij vraagt de regio tevens aandacht voor de mogelijkheden rondom de laadinfrastructuur.

Open Data

Als laatste ziet de regio kans in het toepassen van moderne applicaties als MaaS en Open Data in het verbeteren, bijsturen en ontsluiten hiervan gedurende de concessie.

Geraadpleegde en onderliggende documenten

De volgende documenten vormen input voor voorliggende PvE, worden als bekend verondersteld, maar zijn desgewenst op te vragen bij de regio:

- HOV-Actieplan vastgesteld door GS provincie Gelderland in april 2019
- Toekomstbeeld stedelijk OV Arnhem en Nijmegen vastgesteld door gemeenteraad Nijmegen op 19 maart 2019 en Arnhem op 5 juni 2019
- Position Paper Openbaar Vervoer Arnhem-Nijmegen, vastgesteld op 2 oktober 2019
- Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid Regio Arnhem Nijmegen, vastgesteld in september 2019