



Onderwerp  
Ontwerp-Programma van Eisen OV-concessie IJssel-Vecht

Gedeputeerde Staten stellen voor

1. Beslispunten
  1. Geen wensen en bedenkingen kenbaar te maken over het ontwerp-Programma van Eisen van de OV-concessie IJssel-Vecht
2. Doelstelling programmabegroting  
Hoofdstuk 6.1 Openbaar Vervoer: De nieuwe OV-concessie biedt voor reizigers en provincies betaalbaar en toekomstvast openbaar vervoer dat aansluit op de wensen en behoeften van de gebruikers.
3. Eerdere behandeling  
Op 23 mei 2018 hebben uw Staten ingestemd met de Nota van Uitgangspunten aanbesteding OV-concessies Flevoland, Gelderland en Overijssel. Bij de bespreking hiervan met uw Staten heeft u de toezegging gekregen dat u betrokken zou worden bij de aanbesteding IJssel-Vecht. Medio december 2020 bent u geïnformeerd over de start van de voorbereidingen voor de aanbesteding van de concessie IJssel-Vecht, als vervolg op de noodconcessie IJssel-Vecht. Ook bij deze nieuwe aanbesteding kunt u net als bij de vorige aanbesteding, uw wensen en bedenkingen uiten over het ontwerp-Programma van Eisen.
4. Bevoegdheden PS en doel behandeling  
De vaststelling van het definitieve Programma van Eisen is de bevoegdheid van het College van Gedeputeerde Staten. Doel van deze behandeling is om, overeenkomstig de gemaakte afspraken bij de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten, aan u de gelegenheid te bieden om wensen en bedenkingen in te dienen, die worden betrokken bij de vaststelling van het definitieve Programma van Eisen.
5. Verdere behandeling PS
  - De reacties van alle geconsulteerde partijen worden verwerkt in een Reactienota, waarin beargumenteerd wordt aangegeven of en hoe deze reacties worden verwerkt in het definitieve Programma van Eisen.
  - De Reactienota, het Programma van Eisen en andere aanbestedingsdocumenten worden in juni 2021 aan uw college ter vaststelling aangeboden. Dit Programma van Eisen wordt u ter informatie toegezonden.
  - In juni 2021 zullen de aanbestedingsdocumenten, waaronder het definitieve Programma van Eisen, worden gepubliceerd zodat geïnteresseerde partijen een bieding kunnen doen.
  - Medio januari 2022 verleent Gedeputeerde Staten de concessie aan de winnende inschrijver.
  - Uw college zal u na de gunning informeren over de aanbestedingsresultaten.
  - Elke 3 jaar wordt de concessie geëvalueerd en dient de vervoerder zijn Ontwikkelplan voor de volgende drie jaar te ontvouwen. Bij deze reviews zullen Provinciale Staten worden betrokken.
  - Jaarlijks wordt u geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom het gebruik van het openbaar vervoer in de concessie IJssel-Vecht. Hierbij

Provinciale Staten  
28 april 2021

Agendapunt

Lelystad  
16 maart 2021

Registratienummer  
2755363

Afdeling/Bureau  
SENB

Portefeuillehouder  
Reus, J. de

Routing

Commissie Economie, Mobiliteit  
en Samenleving:  
24 maart 2021

wordt inzicht verschaft in de reizigersaantallen en reizigersopbrengsten. Ook de klanttevredenheid wordt jaarlijks gemeten en aan u gemeld.

6. Korte toelichting op voorstel

Elke acht tot vijftien jaar worden de regionale concessies van het openbaar vervoer opnieuw aanbesteed. Dit is een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. De volgende aanbesteding (concessie IJssel-Vecht) start eind dit jaar en is een gezamenlijke aanbesteding van de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel. Omdat de noodconcessie IJssel-Vecht op 11 december 2022 eindigt, is een aanbesteding al weer na twee jaar aan de orde.

Het is de bedoeling dat de nieuwe concessie gefaseerd vanaf 11 december 2022 van start gaat. Ter voorbereiding daarop legt uw College het ontwerp-Programma van Eisen voor advies voor aan consumentenorganisaties en voor reactie aan marktpartijen, gemeenten en aangrenzende concessieverleners. Deze reactieronde is verplicht voor consumentenorganisaties en aangrenzende concessieverleners op grond van de Wet personenvervoer 2000. Daarnaast wordt aan Provinciale Staten, zoals tijdens de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten afgesproken, de gelegenheid geboden om wensen en bedenkingen te plaatsen. Voor de reactietermijn voor dit ontwerp-Programma van Eisen geldt de wettelijk voorgeschreven periode van 6 weken, van 18 maart tot 29 april 2021.

De concessie IJssel-Vecht betreft het recht, maar ook de plicht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te bieden in het concessiegebied IJssel-Vecht. Deze concessie is een samenvoeging van drie concessies: IJssel-Vecht (de noodconcessie), Lelystad en IJsselmond. De laatste twee schuiven in december 2023 in.

7. Beoogd effect

De nieuwe OV-concessie biedt voor reizigers en provincies betaalbaar en toekomstvast openbaar vervoer dat aansluit op de wensen en behoeften van de gebruikers.

8. Argumenten

Het ontwerp-Programma van Eisen is zorgvuldig voorbereid en opgesteld en Provinciale Staten behoeven daarom geen wensen en bedenkingen kenbaar te maken. De argumenten hiervoor:

1. *Het ontwerp-PvE sluit aan op de Nota van Uitgangspunten*

In de Nota van Uitgangspunten staan vier doelen voor de concessies:

1. *De Concessies geven zo goed mogelijk invulling aan veranderende vervoerbehoefden en kwaliteitseisen van Reizigers in de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel;*
2. *De kern van de Concessies, zijnde een sterk en voor Reizigers en provincies betaalbaar Kernnet, verder versterken, om de toekomstvastheid van het Openbaar Vervoer te kunnen waarborgen;*
3. *De Concessies bieden ruimte voor de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe vervoervormen/mobiliteitsdiensten, om in veranderende vervoerbehoefden te kunnen blijven voorzien;*
4. *De Concessies maken het mogelijk landelijk overeengekomen afspraken over verdere verduurzaming van het Openbaar Vervoer (waar mogelijk versneld) te realiseren om een prettige leefomgeving in de provincies te realiseren.*

2. *De impact van de Corona-crisis is bij het opstellen van het ontwerp-PvE betrokken*

Als gevolg van de Corona-crisis zijn de reizigersaantallen en -opbrengsten het afgelopen jaar flink gedaald. Dankzij steun van het Rijk bleef het mogelijk om voldoende openbaar vervoer te bieden voor de reizigers. Wat de blijvende impact is op het gebruik van het Openbaar Vervoer valt nog moeilijk te voorspellen. Vervoerders verwachten pas tegen 2025 weer om

en nabij de reizigersaantallen uit 2019 te zitten. De snelheid en mate waarin de reizigers terugkeren verschilt per concessie afhankelijk van het type reiziger en de kenmerken van het gebied. In de aanloop naar deze aanbesteding is getoetst of de Nota van Uitgangspunten nog passend is gelet op de impact van de Corona-crisis. Er is specifiek gekeken naar de concessie-indeling, financiering van materieel en opbrengstonzekerheid. Wijziging van de concessie-indeling bleek niet nodig. Besluiten over een andere financiering van materieel en (laad)infrastructuur en een eventuele garantstelling in relatie tot de opbrengstonzekerheid passen binnen de kaders van de NvU Oost. De NvU biedt daarnaast voldoende ruimte voor flexibiliteit en maatwerk om in de aanbestedingsdocumenten de effecten van de Corona-crisis recht te doen. Het ontwerp-PvE geeft richting aan een concessie voor 13 jaar en biedt een basis die onafhankelijk van de Corona-crisis stabiel is.

3. *Het ontwerp-PvE is geactualiseerd*

Het ontwerp-Programma van Eisen is voor een groot deel gelijk aan het Programma van Eisen van de huidige concessie IJssel-Vecht. Ontwikkelingen sinds de vaststelling van het Programma van Eisen voor de noodconcessie IJssel-Vecht, maken aanpassing van dit Programma van Eisen op een aantal punten echter noodzakelijk. De belangrijkste wijzigingen zijn:

1. Toevoegen van nieuwe landelijke eisen voor MaaS-vriendelijke concessies en de introductie van reizen met de bankpas/telefoon in plaats van OV-Chipkaart (het programma 'anders betalen).
2. Aanscherpen van eisen die gedurende de implementatie voor meerdere uitleg vatbaar bleken.
3. Aanvullen met voortgaande ontwikkeling zoals bijvoorbeeld voor de introductie van het merk RRReis met de bijbehorende productformules, het digitale platform en de klantendatabase.
4. Het geven van meer ontwikkelvrijheid op de A-lijnen (toestaan van een aantal afwijkende routevarianten) en juist het behouden van rust op de stadsdiensten van Apeldoorn, Deventer, Lelystad en Zwolle, hier moeten in het eerste concessiejaar de bestaande haltes worden aangedaan. Grote wijzigingen zullen pas vanaf de implementatieperiode besproken worden met alle stakeholders en na instemming van de concessieverleners worden ingevoerd.
5. De eisen voor duurzaamheid zijn gewijzigd. De toekomstige concessiehouder moet minimaal 90% van de bussenvloot van de huidige concessiehouder van de noodconcessie IJssel-Vecht overnemen. De concessiehouder moet vanaf de start van de concessie voor de uitvoering van de concessie uitsluitend gebruik maken van aantoonbaar hernieuwbare energie dan wel van groene waterstof, die bij voorkeur regionaal is opgewekt. Het is de concessiehouder niet toegestaan om emissierechten, in het bijzonder zogenaamde Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE's), te verhandelen.
6. De concessieduur is gewijzigd van 10 naar 13 jaar. Het is ongewenst dat een bussenvloot een tweede keer van eigenaar moet wisselen. Om die reden is de concessieduur aangepast op de technische en economische levensduur van de bussen namelijk 15 jaar (twee jaar noodconcessie + 13 jaar nieuwe concessie).

4. *Het ontwerp-PvE biedt ruimte voor de vervoerder*

De vervoerder krijgt in de nieuwe concessie de ruimte om het vervoeraanbod op het kernnet verder te versterken. Daar waar de vervoervraag gering is kan de vervoerder voorstellen doen om het lijngebonden OV te verschuiven van aanbodgericht (met een vaste dienstregeling) naar vraaggericht, meer flexibel openbaar vervoer. Hierover heeft en houdt Gedeputeerde Staten de regie.

5. *De eisen zorgen voor een 'ademende' concessie*

Tijdens de concessieperiode (2022-2035) is het mogelijk:

1. voor aantrekkelijk openbaar vervoer te zorgen voor de reizigers dat aansluit op hun mobiliteitsbehoefte;
2. in te spelen op nieuwe ontwikkelingen in de samenleving op het gebied van openbaar vervoer, mobiliteit en duurzaamheid.
3. ruimte en uitdaging te bieden aan de concessiehouder door functioneel omschreven eisen en hem opbrengstverantwoordelijk te maken;
4. vanwege de relatief lange concessieperiode te werken met een driejaarlijks ontwikkelplan en een review uit te voeren op de prestaties en doelen van de concessie;
5. aan te blijven sluiten op de doelen van de concessieverleners.

Het PvE maakt dit mogelijk door haalbare eisen ten aanzien van bijvoorbeeld rituitval en punctualiteit te stellen, zodat de vervoerder zich als goed werkgever kan opstellen. Daarbij gaat uw college niet op de stoel van de vervoerder zitten (functionele in plaats van operationele eisen). Dit vanuit de gedachte dat arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, zoals rij- en rusttijden, primair een zaak van werkgever en werknemers zijn.

## 9. Kanttekeningen

-

## 10. Bijlagen

Naam stuk:	eDocs nummer:	Bijgevoegd of periode ter inzage
20210316 - Ontwerp-PvE concessie IJssel-Vecht	2761761	Tot
Begrippenlijst concessie IJssel-Vecht - 16-3-2021	2761821	Tot
		Tot