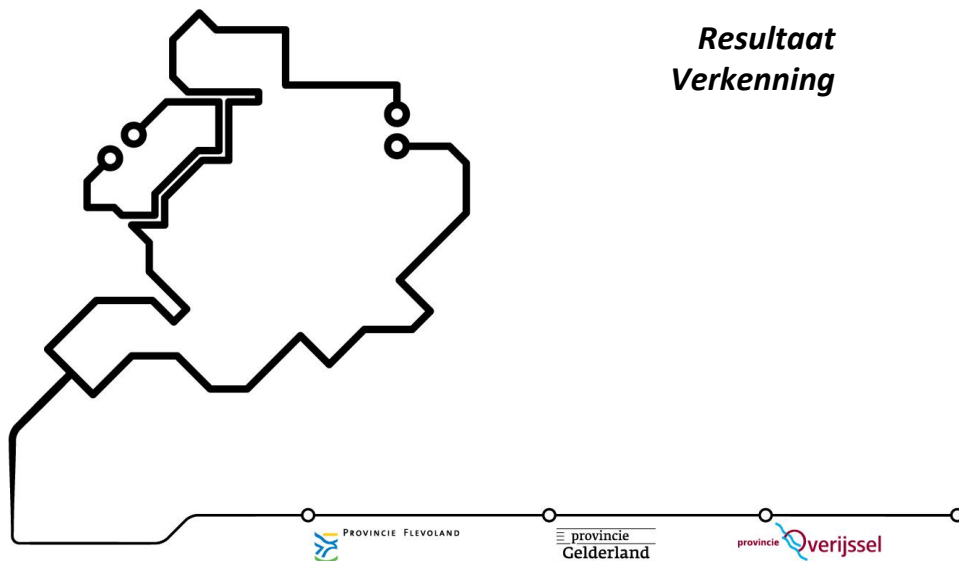


Aanbesteding OV-concessies Flevoland, Gelderland en Overijssel

**Resultaat
Verkenning**



Doel en aanpak verkenning

Aankondiging voorjaar 2017

Start voorbereiding aanbesteding met een verkenning naar gewenste/noodzakelijke veranderingen in de opzet en organisatie van het OV met het oog op de hoofdpogaven waarvoor de provincies zich gesteld zien.

Aanpak

- Meerdere werkgroepen die vanuit verschillende invalshoeken (vervoerkundig, spoor, maatwerk, concessiebeheer, marketing, duurzaamheid, financiën, juridisch/inkooptechnisch) naar de onderwerpen van de verkenning hebben gekeken
- Breed uitgezette marktconsultatie waarin dezelfde onderwerpen aan de orde zijn gesteld
- Synthese resultaten in meerdere sessies



PROVINCIE FLEVOLAND

provincie
Gelderland

provincie Overijssel

De komende aanbestedingen bieden de mogelijkheid om flinke stappen te zetten in de realisatie van de In het voorjaar van 2017 hebben GS van de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel PS geïnformeerd over de start van de voorbereiding van de aanbesteding van een aantal concessies. De provincies hebben in de startnotitie aangegeven twee hoofdpogaven te zien voor de komende concessieverleningen, te weten:

1. De wens van reizigers om steeds sneller, frequenter en betrouwbaarder van A naar B te kunnen reizen; voor zover zij niet voor een eigen vervoermiddel kiezen kan dat zijn met het OV, met maatwerkoplossingen of met een combinatie van deze vervoersdiensten.
2. De landelijk overeengekomen afspraken dat alle nieuwe bussen die na 2025 instromen emissievrij bij de uitlaat zijn en dat vanaf 2030 alle ingezette bussen emissievrij zijn.

In de startnotities hebben GS aangekondigd een verkenning te starten naar dan wel een voorkeur uitgesproken voor noodzakelijke/gewenste veranderingen in de organisatie van het openbaar vervoer om invulling te kunnen geven aan deze hoofdpogaven. De verkenning moet uitmonden in een Nota van Uitgangspunten voor de aanbesteding van de nieuwe concessies. De provincies hebben er daarbij voor gekozen de verkenning gezamenlijk uit te voeren. Redenen hiervoor zijn dat de drie provincies gelijklopende OV visies hebben, gebieden hebben die op elkaar lijken en al jarenlang samenwerken op het gebied van concessieverlening (Flevoland en Overijssel) en concessiebeheer (OV Oost). Met de aangrenzende provincies is en blijft sprake van de normale samenwerking. Over de positie van het stadsvervoer in Lelystad zal de komende periode meer duidelijkheid komen.

Verkenning gericht op hoofdkeuzes

Hoofdkeuze 1

- a. Indeling concessiegebieden (= geografische afbakening) & Gebieds- of netwerkconcessies
- b. Positie spoorvervoer
- c. Samenwerking tussen provincies (organisatorisch en financieel)

Hoofdkeuze 2

- a. Positie vervoersvormen en mobiliteitsdiensten, anders dan OV
- b. Ruimte voor nieuwe marktontwikkelingen
- c. (Organisatie andere vervoersvormen en mobiliteitsdiensten = apart traject)

Hoofdkeuze 3

Rolverdeling provincies-vervoerders
(opbrengstverantwoordelijkheid en ontwikkelrol)

Hoofdkeuze 4

Duurzaamheid OV



De verkenning moet input leveren voor een aantal hoofdkeuzes die de provincies met betrekking tot de nieuwe concessies moeten maken. Deze hoofdkeuzes hebben betrekking op:

1. De indeling van de concessies, met daarbij zowel aandacht voor de geografische grenzen als het karakter van de concessies (gebieds- of netwerkconcessies en uni- of multimodale concessies)
2. De afbakening van de concessies en dan met name de vraag waar de grens komt te liggen tussen vervoersvormen die onderdeel van de concessie worden en vervoersvormen die hier geen deel van uitmaken.
3. De rolverdeling tussen de provincies en vervoerders, met als onderwerpen de positie van de opbrengstverantwoordelijkheid en de ontwikkelrol
4. De verduurzaming van het openbaar vervoer

1a. Indeling concessiegebieden

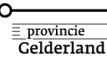
Achtergrond

- De concessiegrenzen sluiten niet overall goed aan bij vervoerstroom
- In Zwolle en Arnhem komen drie concessies bij elkaar. Dit vraagt veel afstemming en leidt niet altijd tot de beste oplossingen.
- Huidige beheerlast groot, omdat eisen niet uniform zijn
- Concessies kunnen in omvang afnemen (dienstregelingen en €) en worden minder interessant voor de markt.



Onderzochte scenario's

1. Huidige indeling handhaven (eventueel bepaalde lijnen aan andere concessies toewijzen)
2. Indeling in 5 concessiegebieden, gebaseerd op de daily urban systems uit "De kracht van Oost".
3. Indeling in 3 concessiegebieden
4. Alles samenvoegen in 1 concessie

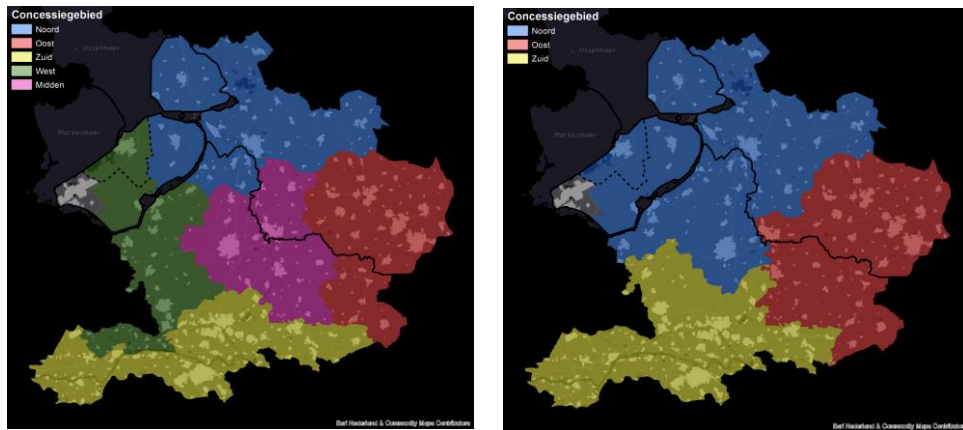


Een belangrijk overweging om naar de huidige concessie-indeling te willen kijken, is dat concessiegrenzen niet overall even goed aansluiten op de bestaande vervoerstroom. Veel mensen passeren tijdens hun reis één of meerdere concessie- en provinciegrenzen; grenzen die als obstakel (kunnen) worden ervaren omdat reizigers moeten overstappen op OV met een ander kwaliteitsniveau, uiterlijk/uitstraling, prijs/marketing, en/of reisinformatie. Kwaliteit en duidelijkheid voor reizigers draagt bij aan een sterkere marktpositie voor het OV.

Andere redenen om naar een indeling met grotere concessies te kijken zijn:

- De realisatie van de zero-emissiedoelstelling vereist (nieuwe vormen van) laadinfrastructuur. Met name op knooppunten zal dit een opgave zijn; een opgave die nog complexer wordt wanneer meerdere vervoerders op een knooppunt willen opladen. Daarbij reikt de opgave voor duurzame mobiliteit verder dan het busvervoer alleen, waardoor gebruik van laadinfrastructuur door derden belangrijk is.
- Het realiseren van concessies die voldoende omvang houden. Door nieuwe vervoersvormen en verstedelijking worden ritten en soms hele lijnen vervangen door maatwerkoplossingen. Daarmee neemt de omvang van het OV-aanbod af waardoor concessies minder aantrekkelijk worden voor de markt.
- Betere mogelijkheden om gelijklopende afspraken te maken over dienstverlening, tarieven, duurzaamheid e.d..
- Het verkleinen van de kans dat er 'grensconflicten' optreden.

1a. Onderzochte indeling in 3 en 5 concessiegebieden



Er zijn 4 scenario's onderzocht voor de toekomstige concessie-indeling, waarbij de dagelijkse verplaatsingen als uitgangspunt zijn gehanteerd, te weten:

1. De huidige indeling handhaven
De provinciegrenzen blijven in tact, met dien verstande dat de grens tussen Overijssel en Flevoland voor de concessie IJsselmond net als nu geen rol speelt.
2. Indeling in 5 concessiegebieden die aansluiten bij de DUS regio's (DUS = Daily Urban System) in Overijssel en Gelderland, te weten:
 - a. Zwolle-Kampen (regio Zwolle);
 - b. Almelo-Hengelo-Enschede (regio Twente);
 - c. Ede-Wageningen-Barneveld-Harderwijk-Lelystad (regio's Noordrand Veluwe en Food Valley);
 - d. Apeldoorn-Deventer-Zutphen (regio Stedendriehoek);
 - e. Arnhem-Nijmegen (regio's Arnhem en Nijmegen).Elk concessiegebied bestaat dus uit een kern met grootstedelijk vervoer en een landelijk gebied daaromheen dat op deze kernen gericht is. Vervolgens is gekeken naar een logische positie van Flevoland bij deze indeling, omdat deze provincie niet heeft deelgenomen aan de studie 'De kracht van Oost'.
3. Indeling in 3 concessiegebieden zoals genoemd in de startnotities, te weten een noordelijk, oostelijk en zuidelijk concessiegebied met de stedelijke gebieden Lelystad/Zwolle/Kampen/Apeldoorn, Almelo/Hengelo/Enschede en Arnhem/Nijmegen als centra.
4. Heel Oost samenvoegen tot één concessiegebied.

Om te bepalen in hoeverre de verschillende concessie-indelingen aansluiten bij de reizen die mensen maken, is van meerdere gegevensbronnen gebruik gemaakt: OV-chipkaartgegevens en GSM-data die ook inzicht geven in reizen van automobilisten en fietsers.

1a. Beoordelingscriteria indeling concessiegebieden

Vanuit het oogpunt van de reiziger

- Reizigersstromen, zowel OV als totale mobiliteit (Daily urban system, DUS)

Vanuit het oogpunt van marktpartijen

- Interesse vanuit de markt gelet op financiële omvang / investeringen en risico's

Vanuit oogpunt van andere belanghebbenden

- Economische bereikbaarheid
- Aansluiting bij gemeentegrenzen, samenwerkingsverbanden en vakantie regio's

Vanuit oogpunt van concessiebeheer

- Beheersbaarheid
- Exploitatievoordeel
- Risicospreiding



PROVINCIE FLEVOLAND

provincie
Gelderland

provincie
Overijssel

De verschillende scenario's ten aanzien van de concessie-indeling zijn aan de hand van meerdere criteria beoordeeld, namelijk vanuit het perspectief van de reiziger, de vervoerder, de provincies en andere belanghebbenden. De belangrijkste constatering met betrekking tot de 4 scenario's luiden:

1. Vanuit het oogpunt van de reiziger:

Een indeling in 1 of 3 of concessiegebieden sluit het beste aan bij de reizigersstromen, in de zin dat het percentage grensoverschrijdende verplaatsingen het laagst is. Handhaving van de huidige concessie-indeling waarbij een aantal grensoverschrijdende lijnen aan andere concessies worden toegedeeld of een indeling in 5 concessiegebieden leiden niet tot een wezenlijke verandering. Bij een indeling in 5 concessiegebieden zijn er in sommige gevallen zelfs meer mensen die tijdens hun reis een concessie- of provinciegrens passeren dan nu het geval is.

2. Vanuit het oogpunt van marktpartijen:

Gebieden zoals Midden-Overijssel en Rivierenland zijn dusdanig klein dat een aantal van de huidige vervoerders niet op de aanbesteding van deze (concessie)gebieden zal inschrijven omdat zij geen mogelijkheden zien voor een goed business model, terwijl de ervaring met aanbestedingen in de afgelopen 15 jaar heeft uitgewezen dat de bereidheid van andere marktpartijen om naar OV-concessies mee te dingen zeer beperkt is. Het samenvoegen van al het OV in één concessie leidt juist tot een concessie die zo groot is dat vervoerders het risico te groot gaan vinden om hierop in te schrijven. Vervoerders hebben in dat kader tijdens de marktconsultatie aangegeven een omzet per concessie van circa € 100 miljoen als maximum te zien.

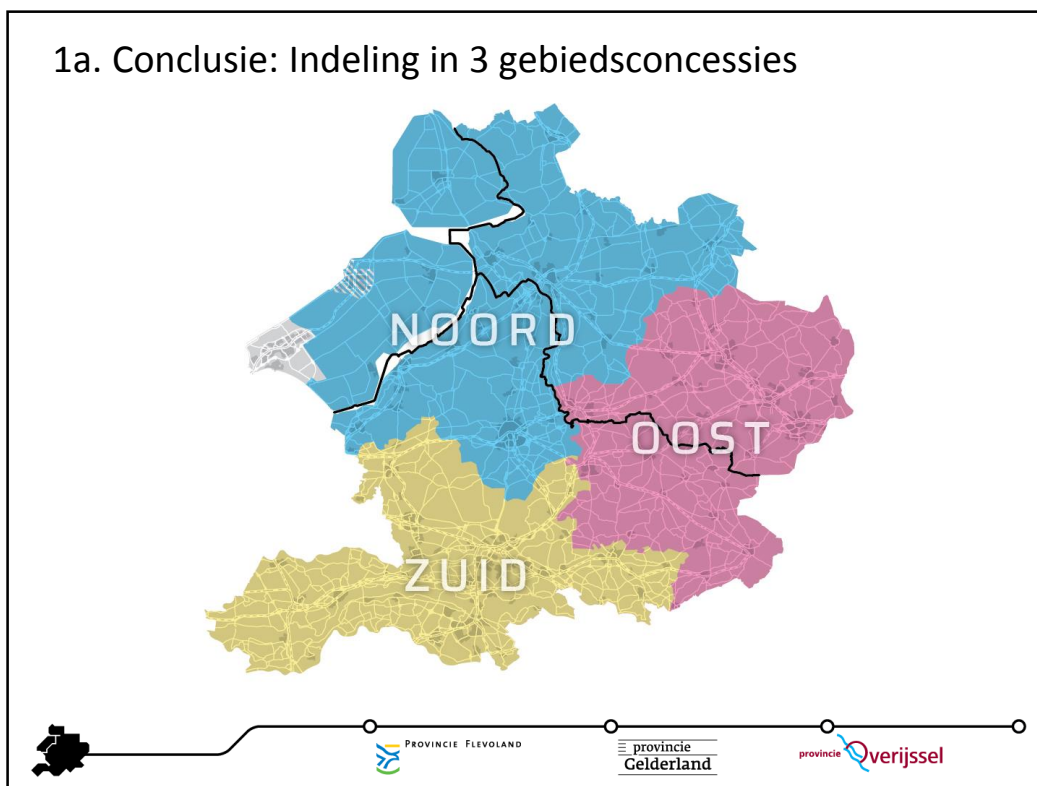
3. Vanuit het oogpunt van andere belanghebbenden:

Bij een indeling in 3 concessiegebieden ontstaat een sterk netwerk van kernnetlijnen rond de steden, waardoor ook het landelijk gebied ontsloten blijft. Beiden zijn van belang met het oog op de regionale economie en de bereikbaarheid van steden. Daarbij is er in concessies van deze omvang ruimte voor het ontwikkelen van vraaggericht OV op verbindingen waar weinig mensen reizen.

4. Vanuit het oogpunt van concessiebeheer:

Handhaving van de huidige indeling zal meer inspanning vragen van provincies als het gaat om de afstemming van het aanbod op grensoverschrijdende lijnen op de vervoersbehoefte van reizigers. Bij grotere concessies is dit minder maar ook het grensoverschrijdend samenwerken zal inspanning kosten. Samenvoeging van het OV in 1 concessie leidt ertoe dat de concessie te groot wordt om effectief vanuit één team te besturen, waarbij het risico bestaat dat de regionale kennis en invulling teveel op de achtergrond raakt. Ook leidt deze indeling ertoe dat de provincies met één concessiehouder te maken hebben die een monopoliepositie binnen de provincies heeft, hetgeen de positie van de provincies bij onderhandelingen verzwakt.

1a. Conclusie: Indeling in 3 gebiedsconcessies



Onderstaande tabel vat de beoordeling van de verschillende concessie-indelingen samen:

	Huidige indeling	3 concessies	5 concessies	1 concessie
Reizigers	-	++	-	+++
Markt	+/-	+/-	-	--
Regionale economie	+/-	+	+/-	+/-
Concessiebeheer	+/-	+	+/-	-

De tabel geeft geen aanleiding voor een andere keuze dan de voorkeursoptie zoals die in de startnotities was benoemd, te weten een indeling in 3 concessiegebieden. Wel zijn de grenzen aangepast ten opzichte van de globale schets uit de startnotitie. En zoals eerder aangegeven zal op een later tijdstip meer duidelijkheid komen over de positie van het stadsvervoer in Lelystad.

De provincies kiezen daarbij voor gebiedsconcessies in plaats van netwerkconcessies. Het verschil is dat bij gebiedsconcessies de provincies een gebied benoemen waarin de vervoerder openbaar vervoer moet verzorgen (vergelijkbaar met de huidige busconcessies), terwijl bij netwerkconcessies de provincies precies vastleggen welke lijnen de vervoerder moet aanbieden waardoor bij elke wijziging in deze lijnen de concessie moet worden aangepast. Belangrijkste overwegingen om voor gebiedsconcessies te kiezen zijn:

- Stadsnetten, die vaak dynamischer qua lijnvoering zijn, zijn makkelijker in en aan te passen.
- Het is eenvoudiger om veranderingen in het lijnennet door te voeren, hetzij door nieuwe lijnen toe te voegen hetzij door bestaande lijnen te laten vervallen.
- Vervoerders kunnen hierdoor beter invulling geven aan hun ontwikkelrol.

Een potentieel nadeel van een indeling in grotere concessiegebieden is dat gebieden met verschillende kenmerken worden samengevoegd, bijvoorbeeld een (sterk) stedelijk (Arnhem-Nijmegen) en een meer landelijk gebied (Rivierenland). Een gevolg kan zijn dat één van beide gebieden onvoldoende aandacht krijgt. Zowel bij de aanbesteding als bij het beheer van de concessies zullen de provincies hier alert op zijn.

1a. Aandachtspunten bij herindeling concessiegebieden

Aandachtspunten ten aanzien van invoering

- Einddata concessies lopen uiteen
- Splitsing concessies naar nieuwe concessies met verschillende ingangsdata

Aandachtspunten vanuit belangen marktpartijen

- Risico's kunnen tot minder inschrijvingen per aanbesteding leiden
- Vergroting concessies kan tot minder vervoerders op Nederlandse markt leiden

Aandachtspunten vanuit belangen provincies

- Wijze van samenwerking
- Financiële gevolgen van de herindeling



Het feit dat de einddata van de huidige concessies verschillen, betekent dat wanneer voor een indeling in 3 concessiegebieden gekozen wordt, nagedacht moet worden over de wijze waarop dit gerealiseerd kan worden. Daarbij zijn de volgende scenario's in beeld:

1. Concessies verlengen: Dit is in de meeste gevallen niet mogelijk omdat dan de maximale concessieduur wordt overschreden. De Wp2000 biedt een overheid de mogelijkheid om tijdelijk onderhands een concessie voor 3 jaar te verlenen, maar dit geldt alleen voor spoorvervoer. De mogelijkheid voor een langere concessieduur die in de PSO-verordening is opgenomen, biedt geen uitkomst; de provincies moeten in het eerste jaar van de concessie bij de EU melden dat zij van deze mogelijkheid gebruik willen maken.
2. Concessies vervroegd beëindigen: Dit is alleen een reëel scenario wanneer een concessiehouder zelf aangeeft de concessie voortijdig te willen beëindigen; anders wordt dit een kostbaar en moeizame scenario.
3. Concessies gefaseerd samenvoegen: Vergt extra aandacht voor beheer van concessies die later aflopen, want de betreffende vervoerders weten al 2 tot 3 jaar voor het einde dat zij hun concessie hebben verloren.
4. Nieuwe kortlopende concessies: Slechts een kleine kans dat buiten de huidige vervoerder andere vervoerders zullen inschrijven. Als de huidige vervoerder ook dit beeld heeft, kan hij een hoge prijs vragen. Daarbij is er weinig kans op vernieuwing, omdat meestal bestaand materieel wordt ingezet en de concessiehouder weinig ambitie en (terugverdien)tijd voor ontwikkeling heeft. Ook dit scenario vergt daarom extra aandacht vanuit beheer voor de prestaties van de vervoerder.

De herindeling leidt ertoe dat de 3 concessies tot de grootste aanbestede concessies in Nederland gaan horen. Vervoerders geven aan dat zij concessies met deze omvang aan kunnen, maar dat de grootte er toe kan leiden dat:

- Minder vervoerders inschrijven omdat zij de risico's te groot vinden. Gevolg kan zijn dat het aanbestedingsresultaat minder goed uitpakt, maar dat hoeft niet zolang de vervoerders die wel inschrijven het beeld hebben dat zij geduchte concurrentie van één of enkele vervoerders hebben. Daarbij leert de ervaring dat op dit moment bij kleinere concessies vaak alleen de zittende vervoerder inschrijft.
- Vervoerders mogelijk overbieden om een aanbesteding te winnen, omdat het aantal kansen om een concessie te winnen afneemt waardoor de gevolgen voor hun marktpositie groot zijn wanneer een concessie verloren gaat. Dit zou zelfs tot irreële biedingen kunnen leiden. Om dit te voorkomen zal bij de beoordeling van de biedingen een grens gesteld worden wat betreft de prijs of de omvang van het aanbod waarbij vervoerders punten krijgen; hierdoor loont het niet om te overbieden.
- Vervoerders met maar één of enkele concessies zich mogelijk uit de Nederlandse markt terugtrekken wanneer zij (één van) deze concessie verliezen en daardoor in Nederland geen basis meer hebben van waaruit zij op aanbestedingen kunnen inschrijven. Dit is een ontwikkeling die niet alleen beïnvloed wordt door de veranderingen in Oost, maar de veranderingen in Oost kunnen deze ontwikkeling wel versterken.

1b. Positie spoorvervoer

Achtergrond

- Op dit moment zijn er zowel aparte concessies voor treindiensten als concessies voor bus- en spoorvervoer samen een zogenaamde multimodale concessie.
- De concessies voor de Vechtdallijnen en voor Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede lopen nog 10 tot 15 jaar, zodat de vraag of deze treindiensten al dan niet deel van een multimodale concessie moeten gaan uitmaken voorlopig nog niet aan de orde is.

Onderzochte scenario's

- Voor iedere treindienst een aparte concessie
- Meerdere treindiensten in één concessie bijvoorbeeld op basis van aandrijving (diesel of elektrisch)
- Treindiensten als onderdeel van multimodale concessies



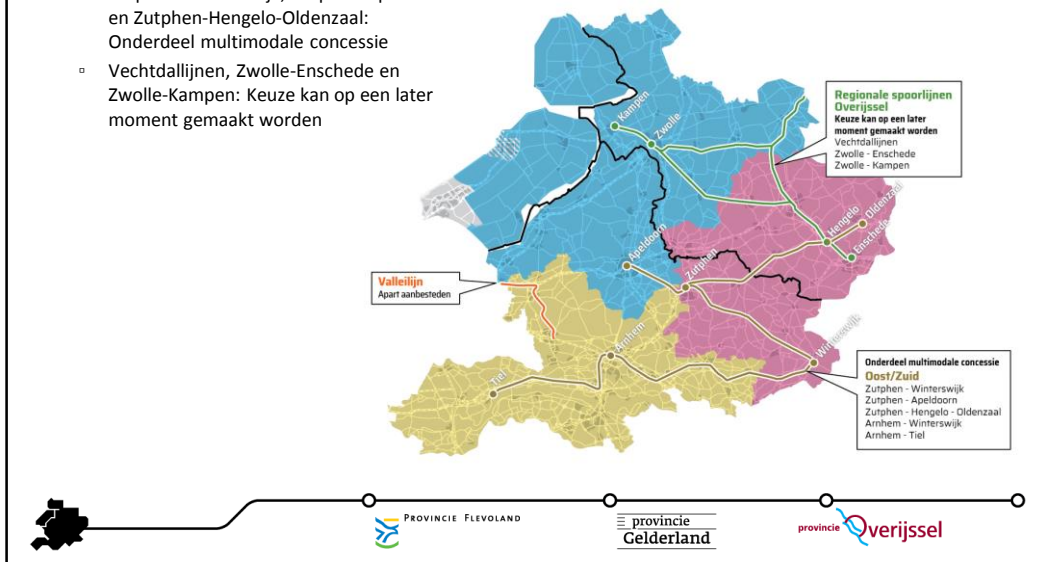
Op dit moment is sprake van aparte concessies voor (i) de Valleilijn (Ede/Wageningen-Amersfoort), (ii) de Vechtdallijnen (Zwolle-Emmen en Almelo-Hardenberg) en (iii) Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede. De treindiensten Zutphen-Apeldoorn, Zutphen-Winterswijk, Arnhem-Winterswijk en Arnhem-Tiel maken deel uit van de concessie Achterhoek/Rivierenland, de treindienst Arnhem-Doetinchem van de concessie Arnhem-Nijmegen en de treindienst Zutphen-Hengelo-Oldenzaal van de concessie Regio Twente.

Bij de beoordeling van de wijze van concessieverlening van de overige treindiensten is gekeken naar acht criteria:

1. Reizigersbelang: visgraat, ofwel bus toeleverend aan trein
2. Vervoerkundige aspecten: synergie bus/trein, voorkomen paralleliteit van vervoer
3. Klantinterface: branding, marketing, communicatie, tarieven
4. Kosten materieel
5. Personeelskosten
6. Organisatie/doorontwikkeling
7. Concessiebeheer
8. Aanbesteding

1b. Conclusie positie spoorvervoer

- Valleilijn: Apart aanbesteden
- Arnhem-Winterswijk, Arnhem-Tiel, Zutphen-Winterswijk, Zutphen-Apeldoorn en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal: Onderdeel multimodale concessie
- Vechtdallijnen, Zwolle-Enschede en Zwolle-Kampen: Keuze kan op een later moment gemaakt worden



De concessies voor de Vechtdallijnen en voor Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede eindigen in respectievelijk december 2027 en december 2032. Gelet op de einddata van de omringende busconcessies (2020-2023) is samenvoegen van beide vervoersvormen in één concessie voorlopig geen optie, zodat de keuze om deze treindiensten eventueel in een multimodale concessie (bus+trein) onder te brengen op een later moment gemaakt kan worden, namelijk 2023 respectievelijk 2029.

Voor de vijf treindiensten die in een multimodale concessie opgenomen worden telt zwaar dat deze treindiensten deel uitmaken van een visgraatmodel waarbij trein en bus samen een netwerk vormen voor de reiziger. Deze treindiensten rijden allen op diesel wat de uitwisseling van materieel en het gebruik van een zelfde werkplaats mogelijk maakt. Door de bundeling van meerdere treindiensten in één concessie ontstaat er ook massa voor een vervoerder om kennis in te zetten en door te ontwikkelen. Op een later moment zal bepaald worden in welke concessies de treindiensten het beste kunnen worden ondergebracht. Daarbij zal de treindienst Arnhem – Winterswijk in zijn geheel in één concessie worden ondergebracht, net zoals dat nu al voor de andere treindiensten geldt.

De Valleilijn blijft een aparte concessie. Deze lijn wordt weinig gevoed door buslijnen en is meer gericht op het Hoofdrailnet. Daarnaast is deze treindienst elektrisch aangedreven. Wanneer deze treindienst bij de concessie Zuid, waarbinnen deze treindienst grotendeels valt, zou worden ondergebracht, zou de vervoerder nog een extra type materieel moeten voeren (naast 'gewone' bussen, trolleybussen en mogelijk dieseltreinen), hetgeen de concessie complex en risicovol zou maken. Vandaar dat voorgesteld wordt om deze treindienst apart aan te besteden.

1c. Samenwerking provincies

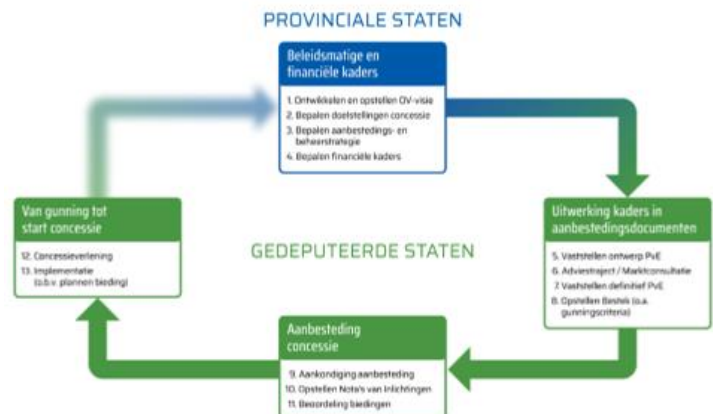
1. **Individueel aanbesteden afzonderlijke concessies**
Eventueel vindt (op vrijblijvende basis) kennisuitwisseling plaats (bijvoorbeeld overleg tussen aanbestedingsteams of formatie van één aanbestedingsteam).
2. **Gezamenlijk aanbesteden (provinciegrensoverschrijdende) concessies**
Binnen dit scenario zijn drie varianten denkbaar:
 - a. *Overdragen tekenbevoegdheid aan één provincie:*
Eén provincie fungeert als penvoerder; iedere provincie neemt een besluit tot verlening van de concessie maar wel aan dezelfde vervoerder.
 - b. *Aangaan samenwerkingsovereenkomst:*
Provincies maken verdergaande afspraken wat betreft verdeling van taken en verantwoordelijkheden en escalatiemogelijkheden.
 - c. *Mandateren van één provincie:*
Provincies dragen taken en verantwoordelijkheden over aan één provincie die namens de provincies de aanbesteding voorbereidt en uitvoert.
3. **Gezamenlijke regeling**
Op basis van de Wgr richten de provincies een aparte organisatie op (rol GS op afstand en daarmee PS ook):
 - a. *Inkoopcombinatie (ONS):* besteedt de concessies aan
 - b. *OV-bureau (Groningen-Drenthe):* besteedt de concessies aan en beheert de concessies vervolgens ook.



Afhankelijk van de samenwerkingsvorm die voor de aanbesteding en het beheer van concessies gekozen wordt, kunnen de rollen van GS en PS tijdens de verschillende fasen van de aanbestedingscyclus veranderen. Op hoofdlijnen gaat het om de volgende veranderingen:

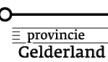
1. **Individueel aanbesteden:**
Geen gevolgen, bevoegdheden GS en PS blijven in stand
2. **Gezamenlijk aanbesteden:**
Bevoegdheden PS blijven in stand. Rol GS afhankelijk van gekozen samenwerkingsvorm. Wanneer daarbij sprake is van mandatering zal GS meer op afstand komen te staan.
3. **Gezamenlijke regeling:**
In dit geval wordt een aparte entiteit met eigen bestuur opgericht (dit is een tijdrovend proces met directe gevolgen voor personeel). GS en PS komen in dit geval meer op afstand te staan.

De aanbestedingscyclus



1c. Samenwerking provincies

	1. Individueel aanbesteden	2a. Overdragen tekenbevoegdheid	2b. Samenwerkingsovereenkomst	2c. Mandatering	3a. Inkoopcombinatie	3b. OV-bureau
Autonomie	++	+	+	-	+	--
Uniformiteit	--	+	+	+	+	+
Daadkracht	-	-	+/-	+	+	+
Organisatorische kwaliteit	-	+	+	+	+	++
Efficiëntie in beheer	--	-	+/-	+	+	++
Realiseerbaarheid	++	+	+	+/-	--	--
Passend bij herindeling concessies	--	+	++	++	+	++



Beoordelingscriteria

- **Autonomie:** Hebben provincies invloed op veranderingen in de concessies?
- **Daadkracht:** Kan snel en doelgericht geschakeld worden bij ontwikkelingen in een concessiegebied?
- **Efficiëntie in beheer:** In hoeverre is sprake van kostenvoordelen tijdens de aanbestedingsprocedure (en het beheer)
- **Herindeling concessies:** Sluit de samenwerkingsvorm aan bij een herindeling van concessies.
- **Organisatorische kwaliteit:** Vergroting professionaliteit, kennisniveau, robuustheid (minder kwetsbaar) en toekomstvastheid
- **Realiseerbaarheid:** Kan de samenwerkingsvorm al voor de start van de eerstvolgende aanbestedingsprocedure(s) operationeel zijn?
- **Uniformiteit:** Zullen de eisen die aan de verschillende vervoerders gesteld worden meer uniform worden?

Met name aan een samenwerkingsvorm zoals beschreven onder 3a en 3b kleven grote nadelen hebben, namelijk:

- De provincies moeten een deel van hun zeggenschap over het voorzieningenniveau afgeven
- De provincies moeten een nieuwe organisatie inrichten op basis van WGR; dit is een tijdrovend traject.

1c. Conclusies samenwerking provincies

Conclusies

- Provincies blijven verantwoordelijk voor eigen OV-budget en eigen beleidskaders
- Huidige jaarlijkse exploitatiebijdragen blijven ook de komende periode voor OV en maatwerk beschikbaar (= geen bezuinigingsopgave)
- Provincies sluiten (i) een samenwerkingsovereenkomst voor de aanbesteding en (ii) een samenwerkingsovereenkomst voor het beheer van de concessies waarin het beheerbureau OV Oost gemandateerd wordt om een aantal beheertaken uit te voeren
- Herverdeeleffecten tussen provincies worden zoveel mogelijk voorkomen en ten aanzien van dan nog resterende herverdeeleffecten worden bestuurlijke afspraken gemaakt.

Opmerking

- Elke aanbesteding leidt tot andere prijzen voor OV, ook wanneer de concessie-indeling niet zou wijzigen
- Exacte gevolgen voor elke provincie zijn moeilijk te bepalen door herindeling concessiegebieden en verschillen in opbrengstverantwoordelijkheid



PROVINCIE FLEVOLAND

provincie
Gelderland

provincie Overijssel

De provincies hebben vergelijkbare algemene doelstellingen en taakopvattingen t.a.v. het openbaar vervoer. De provincies verschillen echter in de wijze waarop de afgelopen jaren invulling is gegeven aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Daarbij verschillen de beschikbare middelen en het huidige OV-aanbod per provincie. GS van de drie provincies hebben daarom de voorkeur om uit te gaan van een combinatie van de mogelijkheden onder 2 waarbij autonomie van de provincies gecombineerd wordt met daadkracht in de uitvoering.

Omdat de huidige concessies verschillende kostprijzen en verschillende verhoudingen tussen kosten en opbrengsten hebben, is de verwachting dat wanneer geen maatregelen worden getroffen samenvoeging van concessies tot een herverdeling van middelen over de concessies zal leiden (= herverdeeleffecten). De nieuwe concessies zullen zo worden ingericht dat deze herverdeeleffecten zoveel mogelijk worden voorkomen. En in de overeenkomsten worden afspraken vastgelegd over hoe met eventuele resterende herverdeeleffecten zal worden omgegaan. Daarbij moet worden aangetekend dat elke aanbesteding nieuwe kostprijzen en een nieuwe verhouding van kosten en opbrengsten oplevert; dit aanbestedingseffect is moeilijk te scheiden van het effect van de nieuwe concessie-indeling.

2a. Positie maatwerkoplossingen

Achtergrond

- Met de introductie van nieuwe vervoermiddelen (o.a. elektrische fiets) en mobiliteitsdiensten (deelauto, deeltaxi en deelfiets) kunnen inwoners en bezoekers van de drie provincies uit een steeds groter aantal vervoersvormen kiezen
- Op het ene moment vullen deze vervoersvormen elkaar aan; op andere momenten concurreren ze met elkaar
- Een aantal vervoersvormen wordt met publieke middelen gefinancierd; andere vervoersvormen komen voort uit particuliere initiatieven, waaronder vrijwilligersvervoer
- Provincies leggen verschillende accenten wat betreft de rol en organisatie van andere vervoersvormen naast openbaar vervoer

Vraag

Welke vervoersvormen zijn onderdeel van de concessies en welke vervoersvormen worden buiten de concessies om geregeld?

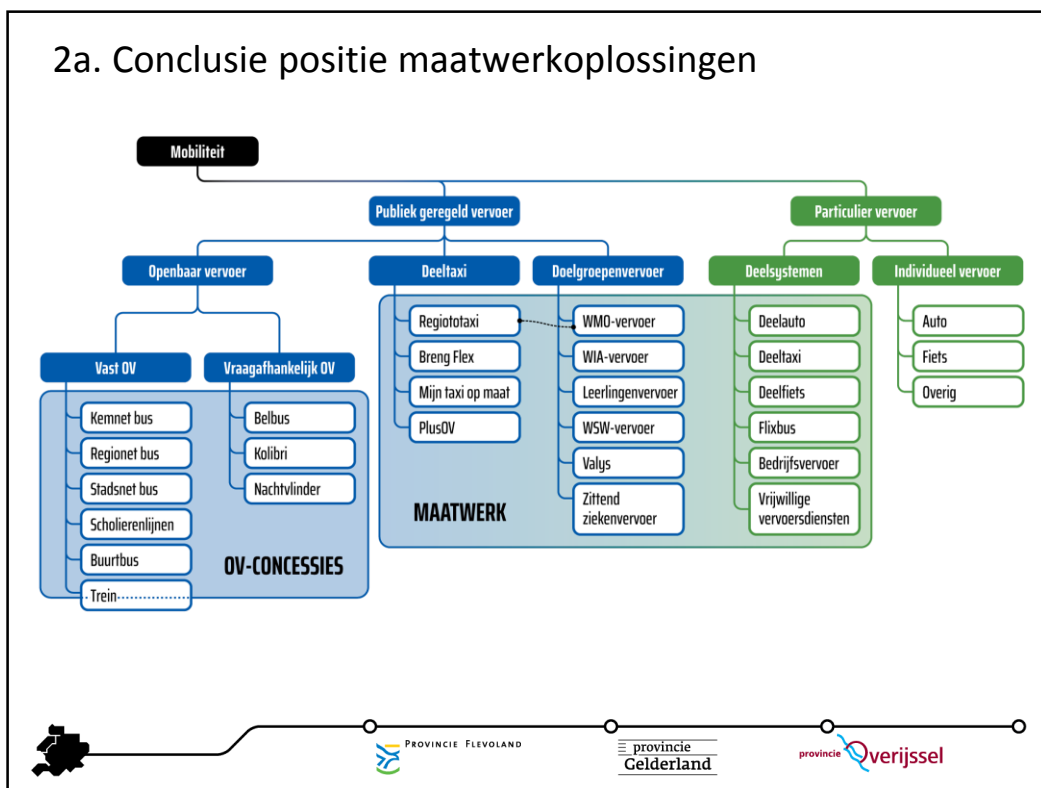


Op grond van de Wet personenvervoer 2000 zijn de provincies verantwoordelijk voor het openbaar vervoer binnen hun provincies. Via het provinciefonds krijgen zij middelen om deze verantwoordelijkheid in te vullen. Eventueel kunnen provincies hun verantwoordelijkheden delegeren, zoals op dit moment bij het stadsvervoer in Almere en Lelystad het geval is.

Naast het openbaar vervoer kunnen inwoners en bezoekers van de drie provincies van een groot aantal andere vervoersvormen gebruik maken. De figuur op de volgende pagina geeft een beeld van de verschillende vervoersvormen die op dit moment in de 3 provincies worden aangetroffen. Deels zijn deze vervoersvormen publiek geregeld (= overheid is opdrachtgever en/of subsidiegever), zoals diverse vormen van doelgroepenvervoer; deels gaat het om particuliere vervoersvormen zoals de eigen auto of (elektrische) fiets, maar ook commerciële deelsystemen zoals deelauto, deelfiets en deeltaxi en vrijwilligersvervoer dat door burgers zelf georganiseerd wordt. Met name de deelsystemen zijn de laatste jaren in opkomst. Voor alle genoemde vervoersvormen geldt dat de provincies geen wettelijke bevoegdheid hebben om hiervoor een exclusief recht aan één aanbieder te verlenen (= concessie); wel kunnen provincies eventueel middels aanbestedingen van contracten of subsidieregelingen de ontwikkeling van deze vervoersvormen financieren en/of stimuleren.

Dit stelt de provincies voor de vraag of en zo ja welke rol provincies (willen) hebben als het gaat om het faciliteren en stimuleren van deze gedeelde vervoersvormen. De drie provincies hebben hetzelfde beeld wat betreft hun taken en verantwoordelijkheden ten aanzien van het openbaar vervoer, maar leggen verschillende accenten wat betreft de rol en organisatie van andere mobiliteitsvormen (= maatwerkoplossingen) naast het openbaar vervoer. Het voorstel voor de positie van maatwerkoplossingen moet de provincies de ruimte bieden om ten aanzien van dit punt hun eigen koers te varen.

2a. Conclusie positie maatwerkoplossingen



Op basis van de verkenning wordt voorgesteld om wat betreft de afbakening van de concessies aansluiting te houden bij de definitie van openbaar vervoer uit de Wet personenvervoer 2000. Het voorstel biedt de provincies de ruimte om ten aanzien van maatwerkoplossingen hun eigen koers te varen door:

- De concessies te beperken tot het openbaar vervoer waarvoor geldt dat provincies op grond van de Wet personenvervoer verplicht zijn de uitvoering middels concessies exclusief aan één vervoerder toe te wijzen
- Het maatwerk buiten de concessies om te regelen, waarbij er ruimte is voor meerdere (markt)partijen om deze vervoersvormen aan te bieden. Dit vanuit de gedachte dat:
 - De wetgever geen ruimte biedt om een alleenrecht aan te besteden voor andere mobiliteitsvormen dan het openbaar vervoer. Wordt dit toch gedaan dan kan tegen de uitkomst van de aanbesteding bezwaar worden gemaakt door andere marktpartijen omdat de winnaar van de concessie dergelijke mobiliteitsvormen gesubsidieerd op de markt kan zetten. Daarmee is er geen level playing field voor de andere marktpartijen.
 - Het MKB vanuit de aanbestedingswetgeving en de provinciale doelstellingen kansen moet krijgen om zich te ontwikkelen, hetgeen moeilijker wordt wanneer één grote partij een monopolie heeft als het gaat om het aanbieden van kleinschalige vervoersvormen.
 - Wanneer meerdere vervoersvormen in één concessie worden ondergebracht het risico bestaat dat de vervoerder zich vooral richt op die vervoersvorm(en) die de grootste omzet/het hoogste rendement opleveren
 - De vervoerder waaraan de concessie gegund wordt vaak niet over de specifieke kennis en ervaring beschikt die nodig is om een bepaalde vervoersvorm goed te organiseren en uit te voeren

Elke provincie zal in een aparte notitie aangeven welke ideeën zij heeft als het gaat om de organisatie en uitvoering van maatwerkoplossingen.

Bij de afbakening van de OV-concessies en het maatwerk gelden de volgende opmerkingen::

- Onder 'Vrijwillige vervoersdiensten' valt een grote diversiteit van lokale en regionale initiatieven die er allen op gericht zijn mensen te laten participeren in de maatschappij.
- De provincies houden de mogelijkheid open dat het scholierenvervoer op termijn, al dan niet met subsidie van provincies, door de scholen zelf georganiseerd gaat worden.

- De vervoerder dient de door provincies goedgekeurde buurtbusprojecten te faciliteren. Op die manier is de continuïteit van bestaande buurtbussen geborgd en kunnen provincies eigen regie voeren op het al dan niet toestaan en faciliteren van nieuwe buurtbusprojecten. Onder 'Vrijwillige vervoersdiensten' valt een grote diversiteit van lokale en regionale initiatieven die er allen op gericht zijn mensen te laten participeren in de maatschappij.

2b. Ruimte voor vernieuwingen

Achtergrond

- Inwoners en bezoekers van provincies willen zo snel en makkelijk mogelijk van A naar B kunnen reizen
- De verwachting is dat de komende jaren nieuwe maatwerkoplossingen voor hun vervoersbehoeften zullen ontstaan; de vraag is alleen welke en in welk tempo
- Daarnaast zijn er mede door technologische ontwikkelingen (markt)partijen die als intermediair tussen reiziger en aanbieders van vervoersvormen nieuwe mobiliteitsdiensten op het gebied van informatievoorziening en boeken/betalen aanbieden: MaaS (= Mobility as a Service)

Vragen

- Wat is ervoor nodig om nieuwe maatwerkoplossingen en mobiliteitsdiensten die reizigers meer en soms betere keuzemogelijkheden bieden een kans te geven om?
- Welke rol zien de provincies daarbij voor zichzelf en vervoerders weggelegd?
- Hoe wordt voorkomen dat de ruimte die aan aanbieders van maatwerkoplossingen en mobiliteitsdiensten geboden wordt tot veel onzekerheid bij vervoerders leidt wat betreft de omvang van hun concessies?



PROVINCIE FLEVOLAND

provincie
Gelderland

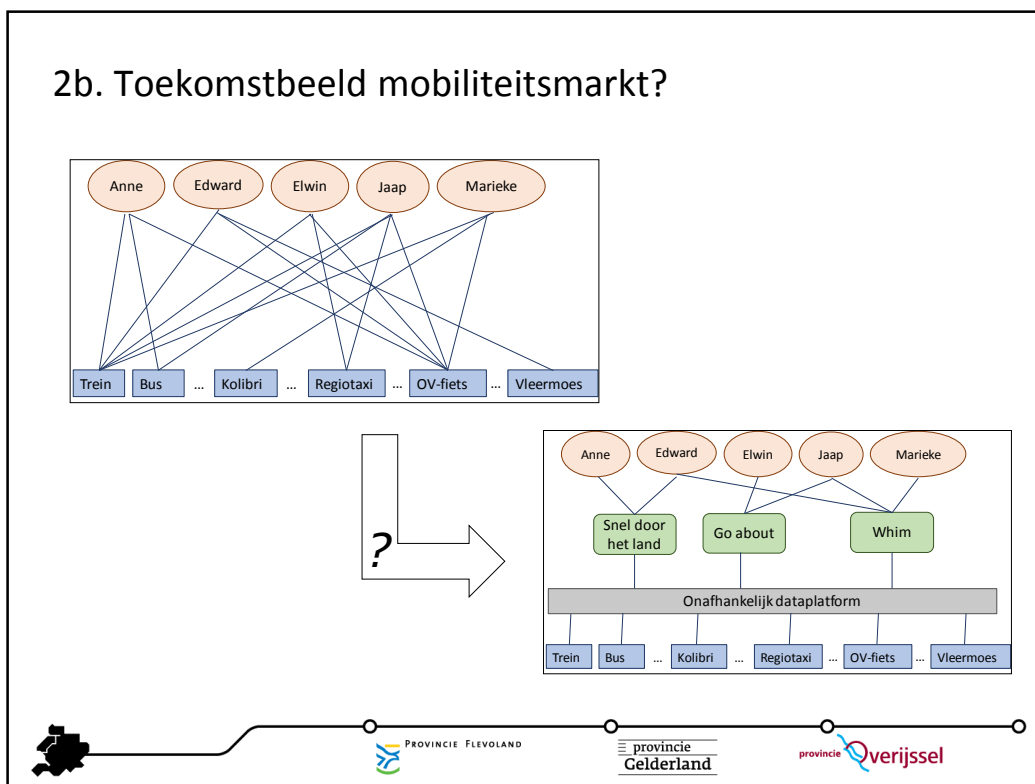
provincie Overijssel

De afgelopen jaren is gebleken dat mensen bereid zijn om verder naar een halte te lopen of te fietsen wanneer zij vanaf die halte snel naar hun plek van bestemming kunnen reizen. Tegelijkertijd neemt het aantal mensen dat afhankelijk is van openbaar vervoer dat dicht bij hun huis en bestemming halteert (= fijnmazig openbaar vervoer ten behoeve van de sociale functie) al decennia lang af. Deze ontwikkeling is de afgelopen jaren versterkt door het succes van nieuwe vervoersvormen, zoals de elektrische fiets, de OV-fiets, de scootmobiel en mobiliteitsdiensten als deelauto's en deeltaxi's. De verwachting is dat de rol van deze en nieuwe maatwerkoplossingen de komende jaren verder zal toenemen. Onduidelijk is waar en in welk tempo dit het geval zal zijn, maar wel is duidelijk dat de nieuwe concessies ruimte moeten bieden om deze door reizigers gewenste ontwikkelingen niet in de weg te staan. Tegelijk is het belangrijk dat mensen die nu afhankelijk zijn van het openbaar vervoer toegang tot mobiliteit houden.

Tot nu toe maken vooral inwoners van een bepaalde gemeente/regio gebruik van deelsystemen als deelauto's, deelfietsen en vrijwilligersvervoer. Dit is een gevolg van de beperkte bekendheid bij (informatie is versnipperd) en toegankelijkheid van deze systemen (verplicht lidmaatschap) voor bezoekers/buitenstaanders. De introductie van MaaS-platforms als GoAbout en Whim verlagen de drempel om van maatwerkoplossingen gebruik te maken.

De vraag is hoe in de nieuwe concessies op beide ontwikkelingen ingespeeld kan/moet worden. De provincies zijn zich er daarbij van bewust dat wanneer zij buiten de nieuwe concessie veel ruimte voor vernieuwingen creëren die (op termijn) bestaande buslijnen kunnen gaan vervangen, dit tot een dusdanige onzekerheid bij vervoerders leidt dat zij niet of met een voor de provincies minder voordelige bieding op de OV-concessies inschrijven.

2b. Toekomstbeeld mobiliteitsmarkt?



De provincies verwachten dat op termijn een driedeling in de dienstverlening richting reizigers gaat ontstaan, namelijk:

1. Mobiliteitsproviders, ofwel aanbieders van publiek geregelde en particuliere vervoersvormen
2. MaaS-platforms waar reizigers terecht kunnen voor informatie over de verschillende vervoersvormen en hun reis kunnen boeken/reserveren en betalen, waar dit nu nog rechtstreeks via de mobiliteitsproviders verloopt.
3. Een dataplatform die als intermediair fungeert tussen de mobiliteitsproviders en MaaS-platforms. Dit dataplatform is vergelijkbaar met dataplatforms in de hotel-, luchtvaart en bankensector.

Gelet op het toenemende belang van informatievoorziening en betaalmogelijkheden, zien de provincies voor zichzelf een rol weggelegd bij de realisatie van het dataplatform. Deze rol bestaat er in ieder geval uit dat de provincies in concessies en contracten regelen dat het dataplatform de beschikking over alle relevante informatie krijgt en deze informatie ook aan derden beschikbaar mag stellen (= open data). Naast open data zal de vervoerder ook haar reisproducten beschikbaar moeten stellen, zodat reizigers via MaaS-platforms niet alleen reisadvies en reserveringen kunnen doen, maar via MaaS-platforms ook reispakketten kunnen afnemen die specifiek op hun vervoersbehoeften zijn afgestemd. Vanwege de beoogde reikwijdte van het dataplatform zullen de provincies met andere provincies en vervoerregio's bepalen in hoeverre zij een rol moeten spelen als het gaat om de instelling van het toezicht op het dataplatform zelf.

De provincies zien voor zichzelf geen rol weggelegd als het gaat om het contracteren/stimuleren van MaaS-platforms; de verwachting is dat vanuit de markt voldoende initiatieven zullen komen en dat reizigers voor die platforms zullen kiezen die het beste in hun (vervoers)behoefte voorzien. Dit is echter een keuze die niet voorligt in deze Nota van Uitgangspunten, omdat dataplatform en Maasplatforms buiten de concessie vallen. Wel is het belangrijk om in de concessie te regelen dat deze platforms toegang krijgen tot gegevens over en betalingswijzen in het openbaar vervoer (= open data en open reisproducten).

2b. Afweging flexibiliteit vs. zekerheid

Conclusies

- Binnen concessies is sprake van een categorisering van lijnen (= zekerheid):
 - A. hoofdassen die samen met de trein het hoofdnetaformen
 - B. sterke lokale en regionale lijnen
 - C. ontwikkellijnen
- Concessies bieden ruimte om ontwikkellijnen te vervangen door maatwerkoplossingen wanneer deze beter voorzien in de behoeften van reizigers (= flexibiliteit)
- Provincies houden zelf de regie over de eventuele transitie van ontwikkellijnen naar maatwerkoplossingen, waarvoor de vervoerder in zijn vervoerplan voorstellen kan doen



Op de hoofdassen en sterke lijnen zal het aantal reizen en reizigers groeien, dit zijn voor de vervoerder lijnen die zekerheid bieden en de hoogste reizigersopbrengsten kennen. De komende concessieperiode zullen ze zeker blijven bestaan. Voor andere lijnen is dit minder vanzelfsprekend en vragen we van de vervoerder meer creativiteit. We maken daarom een onderscheid in 3 categorieën busverbindingen:

- **Hoofdassen:** Dit zijn sterke busverbindingen die tezamen met de treindiensten een hoofdnetaformen binnen de 3 provincies vormen. Investerings (in infrastructuur) kunnen daarbij leiden tot een verdere versterking van deze lijnen.
- **Sterke lokale en regionale buslijnen:** Dit zijn busverbindingen, zowel binnen steden als regionale verbindingen, waarop zoveel mensen reizen dat te verwachten valt dat deze busverbindingen de komende concessieperiode in een behoefte blijven voorzien. Aanpassingen in dienstregeling, frequentie of route zijn wel mogelijk afhankelijk van de vraag.
- **Ontwikkellijnen:** Dit zijn busverbindingen die niet optimaal aansluiten op de vervoersbehoeften van reizigers, waardoor zij op dit moment minder intensief gebruikt worden. Voor deze lijnen geldt dat vier ontwikkelingen denkbaar zijn, namelijk:
 1. De vervoerder slaagt erin een busverbinding beter aan te laten sluiten op de vervoersbehoefte van reizigers, waardoor een ontwikkellijn een sterke lijn wordt, of
 2. Maatwerkoplossingen blijken een betere invulling van deze vervoersbehoefte dan een vaste buslijn.
 - a. De vervoerder doet een voorstel voor een maatwerkoplossing binnen de concessie
 - b. De provincie besluit de maatwerkoplossing buiten de concessie om te regelen waarbij de vervoerder ook een aanbod kan doen.
 3. Er is geen mobiliteitsvraag meer bijvoorbeeld door de sluiting van een school. Er is dan geen maatwerkoplossing nodig.

3. Rolverdeling provincies en vervoerder

Achtergrond

- Opbrengsten concessie omvatten drie componenten: opbrengsten OV-chipkaart, vergoeding Studenten OV-kaart en exploitatiebijdrage
- Concessies bevatten verschillende afspraken ten aanzien van opbrengstverantwoordelijkheid: bij provincie, bij vervoerder of gedeeld
- Opbrengstverantwoordelijkheid en ontwikkelruimte horen bij elkaar en moeten in balans zijn
- Provincies voeren op dit moment gezamenlijk Marketing ('Ervaar het OV')
- Provincies hebben recent het Tarievenhuis Oost vastgesteld

Vragen

- Waar komt in de nieuwe concessies de opbrengstverantwoordelijkheid te liggen?
- Wat betekent het antwoord op eerste vraag voor de positie van de ontwikkelrol?
- Wat betekent het antwoord op de vorige vraag voor de positie van de huidige ontwikkelteams?



De opbrengsten van een concessie omvatten drie componenten, te weten:

- De opbrengsten uit de OV-chipkaart (= saldoreizen, abonnementen en wagenverkoop)
- De vergoeding van het ministerie van OCW voor de Studenten OV-kaart.
- De subsidie die door de provincies beschikbaar wordt gesteld (= exploitatiebijdrage)

De huidige concessies bevatten verschillende afspraken ten aanzien van de opbrengstverantwoordelijkheid. Bij een aantal concessies ligt deze verantwoordelijkheid bij de vervoerder, bij andere bij de provincie en in een enkel geval wordt deze verantwoordelijkheid gedeeld. Afhankelijk van de positie van de opbrengstverantwoordelijkheid hebben provincies of vervoerders een grotere of kleinere rol bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Dit vanuit de gedachte dat de partij die opbrengstverantwoordelijk is ook de middelen moet hebben om de hoogte van de opbrengsten te kunnen beïnvloeden.

Ook wanneer de ontwikkelrol bij de vervoerder ligt, betekent dit in de praktijk niet dat hij absolute vrijheid krijgt om het openbaar vervoer te ontwikkelen zoals hem goeddunkt. Opdrachtgevers stellen in dat geval kaders waarbinnen de vervoerder ontwikkelruimte heeft. Deze kaders garanderen een bepaalde basiskwaliteit en kunnen betrekking hebben op:

- OV-aanbod (lijnvoering, frequenties en bedieningstijden)
- Uitvoeringskwaliteit (rituitval en stiptheid)
- Toegankelijkheid
- Sociale Veiligheid
- Reisinformatie
- Marketing/Tarieven

Zo voeren de provincies op dit moment een gezamenlijk marketingbeleid en hebben zij onlangs gezamenlijk het Tarievenhuis Oost vastgesteld.

3. Conclusies rolverdeling provincies en vervoerder

- Opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder
 - Ontwikkelruimte voor vervoerder, binnen door provincies gestelde kaders, op het gebied van:
 - Netwerkontwikkeling (hoofdassen in samenwerking op Oost-niveau, snelle lijnen en ontwikkellijnen)
 - Uitvoeringskwaliteit
 - Reisinformatie
 - Marketing/Tarieven
- Gebaseerd op Ontwikkelplan dat richtinggevend is voor periode van 5 jaar
- Eigendom van gegevens, productformules, merk en huisstijl ligt bij provincies i.v.m. continuïteit over concessieduur en concessiegrenzen



Uit de verkenning komt een voorkeur om de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerders te leggen. Belangrijke overwegingen hierbij zijn:

1. De opbrengsten bestaan voor een belangrijk deel uit de vergoeding voor de Studenten OV-kaart; de vervoerders maken afspraken met het ministerie van OCW en met elkaar over de hoogte en verdeling van deze vergoeding tussen concessies. De provincies hebben hier geen inzage in of invloed op.
2. Alle vervoerders die aan de marktconsultatie hebben deelgenomen geven aan dat zij bij voorkeur zelf de opbrengstverantwoordelijkheid dragen. Op die manier worden zij het meest geprikkeld om met nieuwe ideeën meer reizigers in het openbaar vervoer te trekken.

Als vervoerders opbrengstverantwoordelijk zijn is het belangrijk dat zij ook de mogelijkheid hebben om met gerichte maatregelen de hoogte van hun opbrengsten te beïnvloeden. Concreet betekent dit dat vervoerders ruimte moeten krijgen om het OV-aanbod, uitvoeringskwaliteit, reisinformatie en marketing/tarieven binnen door de provincies gestelde kaders te ontwikkelen. Deze kaders worden in het Programma van Eisen of in een algemeen geldend beleidskader als het Tarievenhuis Oost vastgelegd. In hun ontwikkelplan nemen de vervoerders de provincies mee hoe zij binnen deze kaders het openbaar vervoer in de komende 5 jaar gaan doorontwikkelen.

Omdat de ervaring leert dat er vaak veel tijd overheen gaat voordat maatregelen effect hebben en de provincies willen voorkomen dat na afloop van de concessie weer opnieuw begonnen moet worden, is het wenselijk dat het eigendom van gegevens, productformules, merk en huisstijl bij de provincies ligt. De nieuwe concessieindeling en de grotere ontwikkelruimte voor de vervoerder kan er wel toe leiden dat in gebieden andere huisstijlen komen. De huidige huisstijlen zijn veelal afgestemd op het concessiegebied (Veluwe – Twents) of concessieverlener (Overijssels blauw). In de nieuwe situatie kunnen de huisstijlen/productformules bijvoorbeeld meer geënt worden op de kenmerken van het openbaar vervoer zelf (snel – direct).

4. Duurzaamheid

Achtergrond

- Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer is leidend:
 - 2025: alle nieuwe bussen zero emissie
 - 2030: alle bussen zero emissie
 - 2025: 100% hernieuwbare energie
- Transitie naar Zero Emissie mag niet ten koste van het voorzieningenniveau gaan
- Duurzaamheid is meer dan Zero Emissie Busvervoer, maar omvat bijvoorbeeld ook aspecten als Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en Social Return on Investment

Aanpak

Studie i.s.m. andere overheden



In 2016 hebben de provincies het bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer getekend waarin een aantal mijlpalen voor de transitie naar Zero Emissie busvervoer zijn benoemd. Er zijn op dit moment twee technieken beschikbaar waarmee de doelstellingen in het bestuursakkoord kunnen worden bereikt: batterij-elektrische bussen en waterstofbussen. Voor de provincies is niet zozeer de techniek, maar het doel leidend.

De provincies stellen als voorwaarde dat de transitie naar Zero Emissie budgetneutraal wordt doorgevoerd, zodat de transitie niet ten koste van het OV-aanbod gaat. De provincies hebben daarom een verkenning laten uitvoeren die inzicht geeft in het moment waarop dit voor de verschillende onderdelen van het OV-netwerk realiseerbaar is.

De provincies zijn zich er ten slotte van bewust dat het begrip Duurzaamheid meer omvat dan de inzet van zero emissievoertuigen, maar bijvoorbeeld ook aspecten omvat als (i) de wijze waarop energie wordt opgewerkt, (ii) energieverbruik en gebruik van schadelijke stoffen bij de bedrijfsvoering en (iii) de aandacht voor het personeel (o.a. opleiding en kansen voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt en gezondheidsbeleid).

4. Conclusies duurzaamheid

- Geleidelijke transitie i.p.v. een 'Big bang':
 - Stadsvervoer: elektrisch vanaf de start van de concessie
 - Hoofdassen en sterke lijnen: technische ontwikkelingen volgen (bijv. waterstof toepassingen)
 - Voor lijnen waar Zero Emissie nog niet mogelijk is: andere wijze van CO2-reductie (bijv. gebruik biobrandstoffen)
 - Beoordeling biedingen mede op basis van transitiepad naar Zero Emissie
- Mogelijkheid tot realisatie van eventuele hogere ambities van provincies, mits hiervoor extra budget beschikbaar wordt gesteld
- Aandacht voor andere aspecten van duurzaamheid, bijvoorbeeld Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en Social Return on Investment



De provincies verwachten dat in ieder geval het stadsvervoer vanaf de start van de concessies budgetneutraal met (batterij-)elektrische bussen kan worden uitgevoerd. Reden is dat stadsbussen dagelijks minder kilometers afleggen dan streekbussen, waardoor er geen of minder noodzaak is om de batterijen tussentijds op te laden. Voor de andere lijnen is het voorstel om de technische ontwikkelingen te volgen en te kijken in hoeverre het mogelijk is om op andere wijze een reductie van de CO2-uitstoot te realiseren.

Bij de aanbesteding zal de transitie naar Zero Emissie één van de onderdelen zijn waarop vervoerders zich van elkaar kunnen onderscheiden. Om de transitie financieel aantrekkelijker te maken voor vervoerders kunnen de volgende maatregelen worden overwogen:

- Een overnameregeling voor zero emissievoertuigen + laadinfrastructuur, vergelijkbaar met de overnameregeling voor treinen
- Een provinciale regeling voor de financiering van zero emissievoertuigen + laadinfrastructuur, waardoor vervoerders makkelijker in zero emissie kunnen investeren en de kosten hiervan per saldo lager uitvallen.

En op het moment dat er vanuit andere hoeken extra middelen beschikbaar worden gesteld, is het mogelijk om binnen of buiten de concessies extra stappen te zetten richting Zero Emissie Busvervoer.