

Verslag stateninformatiebijeenkomst Overijssel, Flevoland en Gelderland

1 november 2017 PH Overijssel

dit is geen formeel verslag

Vragen en opmerkingen per politieke partij

50PLUS

Vraag: Wij hadden verwacht nu te spreken over de verkenningen maar er ligt nu al een concept Nota van uitgangspunten voor. Maar dit ter zijde.

Wat zijn de risico's van de herziening van de concessies die nu lopen. Bij verlenging betaal je de hoofdprijs. 4 jaar eerder een andere vervoerder kost geld. Wat zijn de kosten hiervan. Is dat wel of niet onderzocht?

Antwoord: Kosten van het eerder beëindigen van een concessie zijn moeilijk te berekenen. Verlengen is juridisch geen optie meer. We hebben gekeken naar het risico op uitwonen van concessie die eerder al een nieuwe vervoerder hebben. Dat risico wordt door de beheerders als laag ingeschat. We zullen de kosten per scenario op een rij zetten.

Vraag: Hoe bent u tot de indeling gekomen t.a.v. maatwerk en concessie? Brengflex buiten de concessie?

Antwoord: De indeling is gekoppeld aan de wetgeving over wat openbaar vervoer is. Brengflex is vraagafhankelijk, kent geen routes en dienstregeling en is daarom geen OV. Op dit moment zit het als pilot in de concessie, dat mag onder het experimenteerartikel.

De vervoerder mag een dergelijk systeem wel aanbieden maar niet op basis van exclusiviteit.

Vraag: Hoe garandeert u dat met de nieuwe indeling, drie provincies, dat moties van één provincie ook door andere provincies gedragen worden?

Antwoord: Uw gedeputeerde zal zorgen dat moties overgenomen worden, of u kunt hem of haar hierop aanspreken als hij dat niet doet.

Opmerking: Wij willen ook graag een ronde tafel gesprek voordat we de NvU moeten vaststellen

ChristenUnie

Vraag: Is het wel mogelijk om dit contract op de markt te zetten en dus om hier technisch gezien invulling aan te geven met drie provincies?

Antwoord: Ja, juist door met drie provincies te werken zijn de kaders door de discussie scherp en duidelijk geworden. Uiteraard levert het een uitgebreid bestek op, maar dat is bij elke aanbesteding het geval.

Vraag: Waarom doet Almere niet mee in deze aanbesteding?

Antwoord: Almere is erg op Amsterdam gericht in tegenstelling tot de rest van Flevoland. Een eigen concessie ligt daarom voor de hand, deze is dan ook net verleend.

Vraag: Zijn we op een rijdende trein gestapt, kunnen we nog wel besluiten om niet samen te werken?

Antwoord: Het besluit over de concessie indeling en daarmee de samenwerking wordt genomen bij het vaststellen van de NvU in het voorjaar. U heeft de concept NvU nu gekregen om te zien hoe de meest optimale concessie indeling zou uitpakken.

Vraag: Krijgen we dan een lijstje met voor- en nadelen voor de samenwerking?

Antwoord: Dit wordt verwerkt in de statenbrief die bij de NvU aangeboden zal worden.

Opmerking: We willen graag betrokken zijn bij de vertaling in het PvE. We willen graag nog een soortgelijke sessie in het voorjaar om dan ook te bespreken of we inderdaad die samenwerking tussen provincies willen.

Opmerking: We willen graag een eigen marktconsultatie houden, een ronde tafel gesprek waarbij andere partijen naar ons kunnen reflecteren.

CDA

Vraag: Concessies gaan in op verschillende momenten, of gaan we eerder of later stoppen met concessies?

Antwoord: Elke concessie heeft zijn eigen startdatum en einddatum. In de eerste jaren worden er steeds delen bij de concessie gevoegd, in 2025 zijn alle concessies compleet. De concessie noord start in september 2020 is compleet in 2023 en loopt als geheel af in september 2030.

Vraag: Er wordt veel flexibiliteit gevraagd in de markt ook met betrekking tot zero emissie. Hoe gaan we om met de investeringen die een langere termijn vragen?

Antwoord: We werken dat nog precies uit in het programma van eisen. Maar we gaan uit van een gefaseerde invoering van zero emissie waarbij de vervoerder binnen kaders haar eigen transitiepad bepaalt. Verder zullen we een overnameregeling voor materieel opstellen.

Vraag: Krijgen we wel voldoende vernieuwing en kansen voor ander partijen, geven we de markt genoeg kansen?

Antwoord: De wet schrijft voor dat je geen OV mag verrichten zonder concessie. De houder van de concessie hoeft alleen ander OV te gedogen in zijn gebied als dat vooraf is aangegeven bij de aanbesteding. In alle andere gevallen is er een ontheffing nodig door de concessieverlener waarbij gekeken wordt naar de inbreuk op de concessie. Als een partij met een initiatief komt dat geen OV is dan is er alle ruimte.

Opmerking: Maak de bestuurlijk politieke constructie zo helder mogelijk, zodat we geen misverstanden hebben.

Vraag: Hoe gaan we zorgen dat de grensoverschrijdende lijnen aan de westkant van Gelderland: Nijkerk Amersfoort etc. goed geregeld gaan worden?

Antwoord: De samenwerking met andere provincies zal hetzelfde zijn als nu en waar mogelijk verbeteren. Met Utrecht wordt nauw samengewerkt en zij zullen ook gevraagd worden om over die lijnen mee te denken voor het programma van eisen.

Vraag: Hoe kunnen we Duitsland meer een plek geven.

Antwoord: Ook hier blijft de samenwerking zoals deze nu is. Ze mogen een reactie geven op de NvU en het PvE. Op lijnniveau en concessiebeheer wordt er samengewerkt

Opmerking: Een sessie a la deze voor april zou handig zijn als het stuk principieel anders wordt. Neem ons mee in belangrijke rapportages. In april inhoudelijke bespreking.

D66

Vraag: Is er in de toekomst concurrentie tussen de OV concessie en de maatwerkconcessie.

Antwoord: Onder de juiste voorwaarden, in de aanbesteding, zouden ze elkaar moeten versterken. Ieder werkt op het eigen terrein. Dit is in de aanbesteding en/of subsidieregeling te regelen.

Opmerking: Wij zijn ook voor een bijeenkomst cq ronde tafel met vervoerders en reizigersorganisaties die ons kunnen helpen in de afweging.

Opmerking: Wij willen ook graag de behoefte van reizigers weten, ook in grensgebieden.

GroenLinks

Vraag: Hoe krijgen we MVO en social return er goed in?

Antwoord: Dit zullen we in het PvE uitwerken en kan ook in het beoordelingskader een plek krijgen. Er is zeker aandacht voor.

Vraag: Hoe gaat het beheerbureau OV-Oost er uit zien?

Antwoord: Er wordt al jaren samengewerkt in één beheerbureau en staat verder los van deze aanbestedingsronde.

Vraag: Hoe gaat de concurrentie tussen OV en maatwerk eruit zien? Mag een vervoerder ook buiten de concessie maatwerk aanbieden met exploitatiegelden?

Antwoord: Hij kan aanbiedingen doen voor buiten de concessie. Dit is nooit exclusief. Hoe dit bekostigd wordt is nog niet bekend. Pilots binnen de concessie blijven ook mogelijk.

Opmerking: We willen graag het Rocov advies horen voor we besluiten over de NvU.

PvdA

Vraag: Waar vinden wij de criteria voor het ontwikkelplan?

Antwoord: Alles waaraan de vervoerder moet voldoen wordt in het PvE opgesteld dus daar worden de criteria voor het ontwikkelplan opgesteld.

Vraag: Hoe zit het met het transitiepad voor concessiegebieden. Hoe gaan we de verevening doen?

Antwoord: De Herverdeeleffecten maken onderdeel uit van de Samenwerkingsovereenkomst, we maken daarbij zo goed mogelijk onderscheid tussen het aanbestedingseffect en het herverdeeleffect.

PvdD

Vraag: Tabel pag 7 op welke manier is de kolom Reizigers gewogen.

Antwoord: We hebben niet aan reizigers gevraagd wat ze doen, maar naar de reizigersstromen gekeken op basis van cijfers van OV chipkaart en GSM data. Daarnaast geef je aan inschrijvers aan welke grote veranderingen er te verwachten zijn die invloed hebben op deze stromen.

Vraag: Kunnen we verschil maken in het programma van eisen tussen de verschillende soorten biobrandstoffen? Niet elke biobrandstof is onomstreden.

Antwoord: Dat kan inderdaad uitgesloten worden, maar dan moeten we die brandstoffen wel goed benoemen, onomstreden is een moeilijk definieerbaar begrip.

Vraag: Daily Urban systems is een mooie term, maar in hoeverre proberen we nu gebieden te maken die misschien het gevolg zijn van fiets en auto reizigers.

Antwoord: De lange afstanden zijn eruit gefilterd. De DUS voor de fiets is juist ook interessant voor het OV en dus de concessieomvang

Vraag: Wordt ROCOV wel betrokken? En moeten we het Gelders energieakkoord ook betrekken, of andere partijen.

Antwoord: ROCOV wordt zeker betrokken, hierin zijn veel belanghebbende partijen vertegenwoordigd zoals Rover, de ouderbonden, fietsersbond etc. Andere partijen kunnen zich altijd aansluiten bij het Rocov. Voor specifieke onderwerpen is er ook contact met andere partijen. Voor het onderwerp duurzaamheid heeft de provincie goede contacten met diverse organisaties en heeft ze ambities die allemaal meegenomen worden in de uitwerking van duurzaam OV.

Opmerking: Graag een duidelijk GO/NOGO moment aangeven. We willen ook weten wie er wanneer bij betrokken wordt. We willen graag meedoen in het PvE.

Inhoudelijk punt: duurzaamheid is niet alleen Zero Emissie, ook kijken naar klimaat.

Opmerking: Gefaseerde overgang, kijk wat het voor de mensen betekent, breng de behoefte van de reizigers in beeld.

PVV

Vraag: In hoeverre zijn de kosten van de emissievrije bus hoger of lager? In welke vorm worden deze bussen gesubsidieerd? Komen de kosten niet bij de reizigers terecht?

Antwoord: De bus is duurder maar gaat langer mee en de brandstof is goedkoper. De kosten zullen naar verwachting gelijk blijven voor het uitgangspunt zoals dat nu geformuleerd is. Als de ambities hoger komen te liggen zullen de kosten hoger zijn omdat de techniek nog duur is en er dan extra maatregelen nodig zijn voor tankfaciliteiten. De kaders voor de tarieven stelt GS vast in het tarievenhuis.

Vraag: Dus er komt in dat het tarief niet omhoog gaat?

Antwoord: Het tarievenkader is leidend.

Opmerking: Duurzaamheidsverhaal moet op tweede plaats, eerst het belang van de reiziger. Duurzaamheid komt later.

Antwoord: Het bestuursakkoord zero emissie dat door de provincies getekend is, is leidend. We sluiten aan bij wat de markt kan.

Opmerking: Inhoudelijke punten: stel hoge eisen aan punctualiteit en veiligheid. De zero emissie mag niet meer kosten dan nu.

Opmerking: Meer flexibiliteit is goed, vier keer per uur een flexbusje is beter dan twee keer per uur een grote bus. Flexibiliteit mag niet ten koste gaan van het aanbod.

Seniorenpartij

Vraag: In hoeverre kunnen we de rendabele lijnen van Amsterdam-Almere incorporeren?

Antwoord: Deze lijnen zitten in de concessie Almere omdat dit gericht is op de Randstad. Deze concessie is net verleend, het is de komende jaren daarom niet opportuun om hierover na te denken. In de toekomst wellicht wel, maar het reizigersbelang staat voorop.

Vraag: Betrekken we wel alle belangengroepen zoals: ouderen, scholieren, bedrijven en vooral ROVER?

Antwoord: Veel belangengroepen zijn vertegenwoordigd in ROCOV. Daarnaast leggen we de NvU ook voor aan andere overheden en kunnen marktpartijen erop reageren.

SP

Vraag: Wat is het economische voordeel van deze concessie indeling?

Antwoord: Er zijn economisch sterke gebieden en zwakke gebieden. Voor de economie is het goed als deze gebieden bij elkaar blijven zodat de bereikbaarheid van sterke gebieden, de steden over het algemeen, goed blijft vanuit de regio.

Vraag: Hoe legt de politiek straks verantwoording af, aan welke gedeputeerde? Wie is er politiek verantwoordelijk en wat als gedeputeerden het niet eens zijn?

Antwoord: Het korte antwoord is: uw eigen gedeputeerde is en blijft aanspreekpunt, net zoals nu in Overijssel en Flevoland rond de IJsselmond concessie. U gaat namelijk over de eigen kaders en financiën. De Staten geven zo min mogelijk invloed uit handen. Er wordt een samenwerkingsovereenkomst opgesteld met afspraken over omgaan met verschillen van mening.

Opmerking: Dit is een goede bijeenkomst. We hebben wel zorgen over de verantwoordelijkheidsverdeling en aansturing bij samenwerking in één concessie, we willen daar graag expliciet een besluit over nemen. We willen net als de PvdD dat de behoefte van de reizigers in beeld wordt gebracht.

VVD

Vraag: Kunnen nieuwe ontwikkelingen ook ingebracht worden, een Ademende concessie zoals ze dat in het noorden noemen?

Antwoord: We bouwen op allerlei manieren in om gedurende de concessie veranderingen door te kunnen voeren. Een ontwikkelplan is een van de middelen. De uitdaging zal zijn om van eerdere afspraken af te wijken. Ook dit is een ademende concessie.

Vraag: Hoe worden de randvoorwaarden t.a.v. infrastructuur voor Zero emissie ingevuld?

Antwoord: Er worden afspraken gemaakt met gemeenten, daar is elders al ervaring mee opgedaan. We moeten nog beslissen of we dit als provincies oppakken, of aan de markt overlaten, beide hebben voor- en nadelen en de markt geeft daarover wisselende signalen af.

Opmerking: De Striktheid in de planning van de concessie hoor ik niet bij vul en laadpunten.

Antwoord: Deze planning is gekoppeld aan het transitiepad van de vervoerder naar zero emissie.