

Datum
Onderwerp
Kenmerk
Pagina

23 mei 2017
Advies verkenning aanbesteding openbaar vervoer
FVL043/Ebm/
1/1

Geachte heer Pippel,

Met uw brief van 21 april 2017 heeft u ons gevraagd u te adviseren over uw verkenning aanbesteding openbaar vervoer. In ons overleg van 11 mei 2017 heeft u uw adviesaanvraag toegelicht. Met deze brief adviseren wij u over de verkenning.

Gezamenlijke aanbesteding

Onderdeel van de verkenning is het onderzoeken van de wenselijkheid van het samenvoegen en herindelen van concessies van provincie Flevoland, gemeente Lelystad, provincie Overijssel en provincie Gelderland. Vergelijkbare adviesaanvragen zijn dan ook door de andere provincies voorgelegd aan de ROCOVs in deze provincies. De ROCOVs hebben in hun advisering onderling afstemming gezocht – en gevonden. Vanwege de verschillen tussen de adviesaanvragen dienen de gezamenlijke ROCOVs geen gelijklopende adviezen in, de adviezen zijn echter wel onderling afgestemd en sluiten in de ogen van de ROCOVs goed op elkaar aan.

De besluitvorming over de verkenning in de drie provincies vindt niet geheel gelijktijdig plaats, Flevoland beslist hierover later dan de andere provincies. Dit kan er toe leiden dat de vrijheid om zelf tot een besluit te komen beperkt wordt. Dat is voor de verkenning in onze ogen niet problematisch, wij adviseren u echter om goed na te denken over de wijze waarop – bij gezamenlijke aanbesteding - besluitvorming over de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen kan plaatsvinden, zodanig dat in elk van de provincies een eigen besluit kan worden genomen.

ROCOV Flevoland maakt zich al langer zorgen over het Openbaar Vervoer op het platteland. We wijzen op de moeizame aanbesteding van de concessie IJsselmond en de recente besprekingen naar aanleiding van de opgestelde OV-visie Flevoland. We hopen dat de voorgestelde verkenning er toe zal leiden dat een deel van die zorgen worden weggenomen en dat het OV op met name het platteland van Flevoland zo optimaal mogelijk wordt en blijft.

Verkenning gewijzigde concessie-indeling

In februari 2016 hebben de ROCOVs van de Regio Oost een notitie gestuurd met de titel "Samenwerking en optimalisering concessies Oost". Daarin pleiten wij onder meer voor een optimalisatie van de lijnennetten met een betere afstemming op de vervoerstromen. Het is verheugend dat de provincies dit inzicht met ons delen. In de Regio Oost bestaan al jaren concessies die de provinciegrenzen overschrijden en die door meerdere provin-



cies gezamenlijk zijn gegund en worden beheerd. Wij hebben daarmee goede ervaringen opgedaan. Provincie en concessie overschrijdende samenwerking werpt zijn vruchten af voor de reizigers. Het is daarom goed op deze weg verder te gaan. We willen u echter graag een aantal aandachtspunten meegeven.

1. De schaalgrootte van de concessiegebieden

Uw voorstel is om een aantal concessies/concessiedelen samen te voegen om uiteindelijk te komen tot grotere concessiegebieden die beter aansluiten op de vervoerstromen. Dit is voor ons een doorslaggevend argument. Wij verzoeken u dan ook de vervoerstromen goed in beeld te brengen en hierbij niet alleen te kijken naar de huidige OV-stromen, maar ook naar de automobilititeit. Uw argument dat de concessies groter dienen te zijn om aantrekkelijk te zijn voor inschrijvers ondersteunen wij slechts ten dele. Er zijn meer argumenten dan alleen de omvang van de concessie die bepalen of vervoerders interesse hebben en grotere concessies maken het voor nieuwe toetreders in de markt moeilijker.

Advies: onderzoek welke gebiedsdelen vervoerkundig bij elkaar horen en beperk u daarbij niet tot de huidige OV-stromen.

Advies: onderzoek de effecten van grotere concessies voor de aantrekkelijkheid van de concessie.

2. Gebiedsconcessie of lijnconcessie, aanbesteden van alle OV of splitsen lijngebonden OV en flexibele mobiliteitsconcepten?

Een belangrijk onderwerp in de aanbesteding wordt de wijze waarop de dunne lijnen worden ingevuld. In uw OV Visie voorziet u een tendens naar flexibele mobiliteitsconcepten. In uw adviesaanvraag geeft u aan dat deze flexibele mobiliteitsconcepten mogelijk beter buiten de OV-concessie kunnen worden gehouden en dat het – om ruimte te bieden voor deze concepten – mogelijk verstandig is een lijnconcessie uit te geven. Wij vragen ons echter af of dit de juiste weg is. De lijnen die deel uit gaan maken van de lijnconcessie kunnen niet zonder aanvoer (feeding) vanuit de mobiliteitsconcepten. Het is belangrijk dat voor reizigers één systeem bestaat en wij vragen ons af of dat gerealiseerd kan worden wanneer lijngebonden openbaar vervoer en feederfunctie gesplitst zijn.

Advies: besteed in de verkenning nadrukkelijk aandacht aan de samenhang in het netwerk en maak niet op voorhand een keuze. Daarnaast adviseren wij u binnen dit vraagstuk de toegankelijkheid van het gehele systeem als randvoorwaarde mee te nemen. In onze ogen dient het gehele openbaar vervoer, inclusief de mobiliteitsconcepten, de deelname van alle inwoners mogelijk te maken.

3. Multimodale concessies?

Voor Flevoland minder belangrijk (vanwege het ontbreken van regionale spoorlijnen) is het vraagstuk of de regionale treinconcessies moeten worden samengevoegd met de busconcessies. Wij volgen hierin dan ook de lijn van onze collega-ROCOVs. Multimodale concessies hebben hun waarde in Oost bewezen. Doordat het kleinschalige vervoer de zwaardere lijnen voedt (feederen) en op hun beurt buslijnen aantakken op regionale spoorlijnen, is een goed functionerend netwerk ontstaan met goed renderende sneldien-



sten en regionale spoorlijnen. Voor de reizigers biedt een dergelijk systeem een keten met goede overstapmogelijkheden. Dit is essentieel voor de mobiliteitsbehoefte van de inwoners.

Advies: Handhaving van multimodale concessies. Deze bieden de reizigers de beste garanties voor een netwerk van vervoermogelijkheden. Zorg voor beschikbaarheid van reisinformatie over alle mobiliteitssystemen.

4. Beleidsvrijheid invulling concessies

De drie provincies van Regio Oost werken wel samen, maar willen toch ook de eigen beleidsvrijheid houden. Dat valt tot op zekere hoogte te begrijpen. Een gezamenlijke concessie met verschillende accenten per provincie is acceptabel. Aanmerkelijke verschillen op hoofdlijnen doen echter afbreuk aan de homogeniteit en transparantie van een concessie en bemoeilijken een goede uitvoering. Dat is niet in het belang van de reizigers en de vervoerder. Het zal ook de animo om een bod te doen verkleinen.

5. Schaalvergroting vergt alternatief voor Altijd Vrij per concessie

Recent heeft u besloten de Sterabonnementen in IJsselmond af te schaffen, en te vervangen door het Altijd Vrij IJsselmond abonnement. Wij hebben u hierover negatief geadviseerd omdat het Altijd Vrij abonnement niet goed aansluit op de reisbehoeften en voor veel reizigers te duur is vanwege het grote geldigheidsgebied. Bij het samenvoegen van concessies wordt dit geldigheidsgebied nog groter.

advies: neem het onderwerp tarieven en abonnementen mee om te komen met een oplossing.

6. Delegatie verantwoordelijkheden aan gemeente Lelystad?

De huidige concessie Lelystad gaat in uw voorstel deel uitmaken van de (grote) concessie Noord. Hiermee verdwijnt de gedelegeerde bevoegdheid van de gemeente Lelystad om het openbaar vervoer in haar gemeente zelfstandig aan te besteden. In de basis vergroot u hierdoor de afstand tussen de gebruikers van het openbaar vervoer/inwoners van Lelystad en de verantwoordelijke voor het openbaar vervoer.

advies: onderzoek in de verkenning op welke wijze de gemeente Lelystad en de gebruikers van het openbaar vervoer inhoud kunnen blijven geven aan het openbaar vervoer in de gemeente.

7. Airport Lelystad

Airport Lelystad ligt straks in de concessie Noord en krijgt vanaf 2019 veel meer vluchten te verwerken. Daardoor ontstaat de noodzaak deze luchthaven zeer goed bereikbaar te maken per OV. In de concessie eisen voor Noord moet daar rekening mee worden gehouden. Er zijn snelle non-stop verbindingen nodig vanaf de stations van Lelystad en Harderwijk en de in te zetten bussen moeten voldoende capaciteit hebben (piekbelasting bij aankomst van vliegtuigen) en beschikken over ruimtes om bagage neer te zetten.



Verdere procedure

Wij zijn blij nu reeds te kunnen adviseren over uw verkenning. De door u hiervoor gegeven tijd maakt ons echter minder enthousiast. Wij wijzen u erop dat we onze rol als vertegenwoordigers van de consumenten in het openbaar vervoer alleen goed kunnen uitvoeren wanneer we door u worden meegenomen in het proces en tijdig om advies worden gevraagd. Onze ervaringen met de recente aanbesteding van de gemeente Almere zijn zeer goed, de daar gekozen procedure kan een voorbeeld zijn voor uw aanbesteding. Graag ontvangen wij van u de planning van uw verkenning en verdere aanbestedingsprocedure zodat wij ons daarop verder kunnen voorbereiden.

Met vriendelijke groeten,

b/a

D. Halbesma
Voorzitter ROCOVF