

**Onderwerp**

Vaststellen Nota van Uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer OV-Oost

*Provinciale Staten*

30 mei 2018

Gedeputeerde Staten stellen voor

*Agendapunt*

## 1. Beslispunten

1. De voorliggende Nota van Uitgangspunten voor de komende aanbesteding van het openbaar vervoer in Flevoland, Gelderland en Overijssel vast te stellen met als aanvulling om het stadsvervoer Lelystad met ingang van 1-1-2022 toe te voegen aan de nieuwe concessie IJssel-Vecht.
2. Kennis te nemen van de concept bestuursovereenkomst aangaande de samenwerking met de provincies Gelderland en Overijssel bij de aanbesteding en het beheer van het openbaar vervoer.

*Lelystad*

24 april 2018

*Registratienummer*

2230486

*Inlichtingen*

E. Pippel

## 2. Doelstelling programmabegroting

Dit onderwerp past binnen het programma '6. Mobiliteit.', programmaonderdeel 6.1 Openbaar Vervoer.

*Afdeling/Bureau*

RE

## 3. Eerdere behandeling

Op 6 juni 2017 heeft het College besloten om samen met Gelderland en Overijssel een verkenning uit te voeren naar een mogelijk gezamenlijke aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie provincies en om, bij positief resultaat, ook een Nota van Uitgangspunten (hierna te noemen: NvU) voor de aanbesteding op te stellen. Uw Staten zijn tot op heden op de volgende momenten bij dit proces betrokken:

- Op 28 juni 2017 heeft het College uw Staten geïnformeerd over de voorgenomen verkenning.
- Op 1 november 2017 heeft in Zwolle een informatiebijeenkomst voor Statenleden van de drie provincies plaatsgevonden, waarin de Statenleden zijn geïnformeerd over de voorlopige resultaten van de verkenning. Ook is toen een eerste versie van de concept NvU gepresenteerd.
- Omdat op 1 november 2017 niet alle Flevolandse Statenfracties aanwezig waren zijn op 20 december 2017 in uw commissie Economie nogmaals de resultaten van de verkenning en de concept NvU gepresenteerd.
- Naar aanleiding van de ontvangen reacties van gemeenten, ROCOV's en vervoerders is de concept NvU aangepast. Op 28 maart 2018 heeft een beeldvormende behandeling van de aangepaste NvU plaatsgevonden in uw commissie Economie.
- Op 4 april 2018 heeft een eerste oordeelsvormende behandeling van de NvU plaatsgevonden in uw commissie Economie.

## 4. Bevoegdheden PS en doel behandeling

Provinciale Staten stellen het beleid van de provincie vast. De Nota van Uitgangspunten voor een aanbesteding bevat principiële beleidskeuzes. Daarom wordt de NvU voor de aanbesteding openbaar vervoer voor vaststelling aan Provinciale Staten aangeboden.

## 5. Verdere behandeling PS

Na vaststelling van de NvU door Provinciale Staten gaat het College de uitgangspunten voor de aanbesteding vertalen in een programma van eisen (PvE). In september 2018 wordt het ontwerp PvE voor wensen en bedenkingen aan uw Staten voorgelegd. Het verdere proces ziet er als volgt uit:

Activiteit	Wie	Wanneer
Einde adviesperiode ontwerp-PvE	Gemeenten, ROCOV's	Begin okt 2018
Vaststellen Reactienota en definitief PvE	GS	Eind nov 2018
Vaststellen bestek en start aanbesteding	GS	Eind nov 2018
Gunning concessie IJssel-Vecht	GS	Begin juli 2019
Start exploitatie Gelderland/Overijssel	vervoerder	Dec 2020
Start exploitatie Flevoland	vervoerder	Dec 2021/2023

6. Korte toelichting op voorstel

De NvU stelt kaders voor de komende aanbestedingen in het openbaar vervoer in Flevoland, Gelderland en Overijssel. Binnen deze kaders worden de aanbestedingsdocumenten opgesteld. Eind maart / begin april jl. hebben de Statencommissies van de drie provincies aandachtspunten meegegeven aan de provinciebesturen voor de definitieve versie van de NvU. In dit Statenvoorstel geeft het College aan op welke wijze de aandachtspunten zijn verwerkt. Daarnaast stelt het College voor om het stadsvervoer in Lelystad toe te voegen aan de nieuwe concessie IJssel-Vecht en daarom eind 2021 niet opnieuw de bevoegdheid voor het stadsvervoer te delegeren aan de gemeente Lelystad. Bij dit Statenvoorstel is ter kennisname de concept bestuursovereenkomst voor de samenwerking met de provincies Gelderland en Overijssel gevoegd.

7. Beoogd effect

Openbaar vervoer is een essentieel onderdeel van ons mobiliteitssysteem. Enerzijds is openbaar vervoer van belang om op locaties waar ruimte schaars is en op piektijden een efficiënte vorm van vervoer voor grote groepen reizigers aan te bieden. Anderzijds is openbaar vervoer nodig om te zorgen dat mensen die geen geschikt reisalternatief hebben toch in hun verplaatsingsbehoefte kunnen voorzien.

De drie provincies constateren tegelijkertijd dat de verplaatsingsbehoeften van mensen aan verandering onderhevig zijn, dat innovaties zorgen voor nieuwe mogelijkheden in het vervoer en dat er nieuwe ambities zijn met het openbaar vervoer (bijvoorbeeld ten aanzien van duurzaamheid). Daarom is een herbezinning op de opzet van het openbaar vervoer op zijn plaats, zodat het vervoer blijft voorzien in de behoefte van reizigers en het zijn maatschappelijke functie kan blijven vervullen. Dit vraagt een herbezinning op alle fronten: in de vervoersvormen die we aanbieden, in de organisatie van het vervoer, in de reisinformatie, op het gebied van duurzaamheid, etc.. En we moeten de mogelijkheden creëren om het openbaar vervoer voortdurend te kunnen aanpassen aan de wensen van reizigers en opdrachtgevers.

De NvU die het College ter vaststelling aan uw Staten voorleggen voorziet in deze behoefte. Het College denkt dat een aanbesteding gebaseerd op de beleidskaders in deze NvU leidt tot een toekomstgericht, betaalbaar openbaar vervoer dat beantwoordt aan de verplaatsingswensen van onze reizigers.

8. Argumenten

De NvU die bij dit Statenvoorstel is gevoegd wijkt op een aantal punten af van de nota die op 4 april jl. is besproken in de commissie Economie. Hieronder wordt beschreven welke wijzigingen zijn aangebracht.

*1.1 Aanpassingen n.a.v. behandeling in Statencommissies*

Naar aanleiding van de behandeling in de Statencommissies van de drie provincies is de NvU op de volgende punten aangepast:

- Duurzaamheid. Vanuit Provinciale Staten van Gelderland is de wens geuit om de ontwikkeling naar zero emissie te willen versnellen en daartoe een innovatiefonds voor experimenten voor zero emissie in te stellen. Daarnaast is in meerdere commissies de vraag gesteld of de laadinfrastructuur ook gebruikt kan worden voor andere mobiliteit dan het OV. Gedeputeerde Staten van Gelderland en Overijssel gaan onderzoeken op welke wijze invulling gegeven kan worden aan de wens voor een innovatiefonds (buiten de concessie om). De drie provincies samen onderzoeken hun rol ten aanzien van de laadinfrastructuur, de mogelijkheden om deze laadinfrastructuur breder in te zetten dan alleen voor het openbaar vervoer en welke zaken hiertoe in het programma van eisen (hierna te noemen: PvE) voor de aanbesteding opgenomen moeten worden.
- Regie op het mobiliteitssysteem. De drie Staten (en ook de gezamenlijke Reizigers overleggen consumentenbelangen in het openbaar vervoer (ROCOV's)) hebben aangegeven het zeer belangrijk te vinden dat het openbaar vervoer en maatwerk (waaronder deelfietsen, deelauto's, smart taxi etc.) door de reizigers beleefd worden als één systeem. Dit systeem moet voor de reiziger begrijpelijk en toegankelijk blijven. Wij onderschrijven het belang hiervan en hebben in de NvU daarom de term 'zwaluwstaarten' toegevoegd om dit te benadrukken. In het PvE werken we dit verder uit door de inschrijvers te verplichten tot open data en een open productaanbod (dat betekent dat een derde partij OV producten kan aanbieden bijvoorbeeld samen met een deelfiets, parkeervergunning etc.) Ook in de eisen die we stellen aan reisinformatie zullen we hier aandacht aan besteden. De provincies kunnen niet de regie over het totale mobiliteitssysteem op zich nemen omdat zij daar geen volledige zeggenschap over hebben. Wel kunnen we stimuleren dat de overheden gezamenlijk de regie op het totale mobiliteitssysteem versterken.
- Ontwikkelpannen. Gevraagd is om meer duidelijkheid te geven over de rol van Provinciale Staten bij de ontwikkelplannen en te bezien of een hogere frequentie van de ontwikkelplannen meerwaarde biedt. Het tweede ontwikkelplan, dat halverwege de concessie door de vervoerder ingediend moet worden, zal te zijner tijd voor wensen en bedenkingen aan Provinciale Staten worden aangeboden. Het ontwikkelplan kan aanleiding zijn om de kaders voor de concessie bij te stellen en het ligt voor de hand dat Provinciale Staten dan op vergelijkbare wijze als bij het programma van eisen inbreng kunnen leveren. De drie Colleges zijn geen voorstander van meer dan twee ontwikkelplannen voor de concessieperiode. De vervoerder heeft voldoende tijd nodig om de voorstellen uit het eerste ontwikkelplan uit te voeren, de effecten daarvan in beeld te brengen en op basis daarvan een tweede ontwikkelplan op te stellen.
- Privacy. Hoewel de Staten de noodzaak tot open data onderschrijven om te zorgen dat de OV data gebruikt kunnen worden om een goed mobiliteitsaanbod voor de reizigers neer te zetten, zitten hier privacyvraagstukken aan. Uiteraard zullen wij in het PvE eisen dat alle open data voldoet aan de landelijke wetgeving en standaards die hiervoor bestaan of tijdens de looptijd van de concessie van kracht worden.
- Definitie van het kernnet. In de NvU wordt de term kernnet gebruikt zonder daar een omschrijving bij te geven. Gevraagd is om op dit punt de NvU te verduidelijken. Wij hebben nu in de NvU helder beschreven welke typen vervoer tot het kernnet behoren. De toedeling van alle lijnen aan de categorieën A, B en C, waarmee het kernnet in detail gedefinieerd wordt, vindt plaats in het PvE.
- Aansluiting op het openbaar-vervoersysteem in buurprovincies en Duitsland. Hoewel de concessiegebieden groter worden en er dus minder grensoverschrijdende verbindingen zullen zijn, blijven deze natuurlijk bestaan. Deze verbindingen zijn en blijven belangrijk en zullen we waar nodig en mogelijk verbeteren. In de NvU hebben we het belang hiervan extra gemarkeerd. In het PvE zullen al deze lijnen aan bod komen.
- Het exploitatiebudget. In de NvU wordt gesteld dat er voor de exploitatie van het OV een gelijk bedrag beschikbaar is bij de start van de nieuwe concessies als op dit moment bij de lopende concessies. De vraag is gesteld of dit een minimumbedrag of maximumbedrag betreft. Dit betreft een maximumbedrag. In de NvU is naar aanleiding daarvan nu expliciet opgenomen dat het huidige exploitatiebudget het plafond vormt voor de aanbesteding, waarbinnen de biedingen van de inschrijvers moeten passen. Wij gaan ervan uit dat dit bedrag

voldoende is voor de door ons gewenste omvang van het vervoer. Uiteraard staat het de provincies vrij om het budget te verhogen als er extra wensen zijn ten aanzien van de dienstregeling.

## *1.2 Concessie Lelystad opnemen in nieuwe concessie IJssel-Vecht*

In de verkenning hebben de drie provincies geconstateerd dat de gewijzigde concessie-indeling de volgende voordelen heeft:

- Betere aansluiting op de reizigersstromen waardoor meer reisgemak
- Meer uniformiteit in afspraken met de vervoerders over de dienstverlening
- Vereenvoudigde samenwerking op diverse schaalniveaus
- Kleinere kans op grensconflicten tussen vervoerders
- Efficiëntievoordelen in exploitatie, investeringen en concessiebeheer
- Eenvoudiger realisatie van duurzaamheidsopgave

Deze voordelen zijn voor Flevoland aanmerkelijk groter wanneer ook het stadsvervoer Lelystad aan de nieuwe concessie IJssel-Vecht wordt toegevoegd. Er bestaat in de dagelijkse verplaatsingen een sterke verwevenheid tussen Lelystad en haar omgeving, waardoor het voor reizigers van/naar Lelystad voordelig is als ook Lelystad onderdeel uitmaakt van de grotere concessie. Ook in exploitatie en beheer is winst te behalen. De concessie Lelystad is verreweg de kleinste in Nederland en kent dus relatief veel overhead en beheerkosten. Daarnaast is het makkelijker efficiëntievoordelen in het busnet te behalen wanneer wordt gewerkt met één vervoerder en het lokale en regionale vervoer in één hand liggen (verminderen paralleliteit, slimmere combinaties in de daluren tussen stad- en streekvervoer). Door deze efficiëntievoordelen is het mogelijk om voor het beschikbare budget meer vervoer te realiseren dan zonder die voordelen.

Daarom wordt voorgesteld het stadsvervoer Lelystad in de concessie IJssel-Vecht op te nemen op het moment dat de huidige concessie afloopt (december 2021). Bij de afloop van de lopende concessie voor het stadsvervoer Lelystad loopt ook de delegatie van de bevoegdheid over het stadsvervoer aan de gemeente Lelystad van rechtswege af.

Met de opname van het stadsvervoer in een grotere concessie is er geen grond meer om de bevoegdheid daarover opnieuw te delegeren. Tegelijk is het essentieel dat de gemeente Lelystad actief en nauw betrokken blijft bij het stadsvervoer. Dat is in het belang van een goede samenhang met het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en met de wijze waarop de gemeente haar rol als wegbeheerder invult. Met het oog daarop is het voorstel om het college van B&W een zwaarwegende adviesrol te geven bij het vaststellen van het programma van eisen voor de aanbesteding en de goedkeuring van de jaarlijkse vervoerplannen en het tweede ontwikkelplan halverwege de concessieperiode. Het college van B&W kan ook de gemeenteraad hierbij betrekken door de gemeenteraad te vragen om wensen en bedenkingen met betrekking tot de genoemde documenten mee te geven aan B&W.

## *2 Kennis nemen van de concept-bestuursovereenkomst*

Op 28 maart 2018 is in de commissie Economie toegezegd om de concept-bestuursovereenkomst aangaande de samenwerking met de provincies Gelderland en Overijssel bij de aanbesteding en het beheer van het openbaar vervoer ter kennisname aan Provinciale Staten voor te leggen. De overeenkomst is als bijlage bij dit Statenvoorstel gevoegd. De overeenkomst wordt pas ondertekend nadat Provinciale Staten de NvU hebben vastgesteld. De afspraken worden meer in detail uitgewerkt in een aantal samenwerkingsovereenkomsten.

### 9. Kanttekeningen

Uitgangspunt voor de aanbesteding is dat het huidige jaarlijkse budget voor de concessie IJsselmond (netto bedrag € 7,15 mln., prijspeil 2018) en de jaarlijkse bijdrage aan de gemeente Lelystad voor het stadsvervoer (€ 2,4 mln., prijspeil 2018) als plafond geldt voor de inschrijvende partijen.

## 10. Bijlagen

Naam stuk:	eDocs nummer:	Bijgevoegd of periode ter inzage
Nota van Uitgangspunten definitief	2230696	bijgevoegd
Bestuursovereenkomst Aanbesteding en Beheer definitief	2230698	bijgevoegd