



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG
VERVOERSAUTORITEIT

Retouradres: Postbus 66 2501 CB Den Haag

Aan de gemeenteraden van de 23 gemeenten

Datum

16 november 2016

Onderwerp

Zienswijze ontwerp Programma van Eisen Busconcessies MRDH

Geachte gemeenteraad,

Grote Marktstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag

Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@MRDH.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024

Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Gertjan Nijsink

uw kenmerk

ons kenmerk
28506

Projectnummer
17819

doorkiesnummer
088 5445 143

e-mail
g.nijsink@mrdh.nl

bijlage(n)
2

De Vervoersautoriteit MRDH is opdrachtgever voor de vier concessies voor het busvervoer binnen de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Tussen december 2018 en december 2019 eindigen deze concessies. Momenteel vinden de voorbereidingen voor de nieuwe concessies plaats. Onderdeel daarvan is het opstellen van een Programma van Eisen, dat beschrijft welke eisen de MRDH stelt aan het busvervoer in de nieuwe concessieperiode. Op 16 november 2016 heeft de Bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit MRDH 2016 het ontwerp Programma van Eisen vastgesteld. Bijgevoegd treft u dit document aan.

Graag bieden wij u de gelegenheid om, conform de Gemeenschappelijke regeling van de MRDH op het Programma van Eisen Busconcessies MRDH uw zienswijze in te dienen. Wij vragen u om deze zienswijze uiterlijk 11 januari 2017 in te dienen bij de Vervoersautoriteit MRDH. Voor een spoedige afhandeling verzoeken wij u behalve een schriftelijke reactie uw zienswijze ook per e-mail te sturen aan de heer G.J. Nijsink, g.nijsink@mrdh.nl projectleider concessieverleningen bij de Vervoersautoriteit MRDH. Ook als u geen gebruik maakt van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen, dan verzoeken wij u om dit op dezelfde wijze kenbaar te maken bij de heer Nijsink.

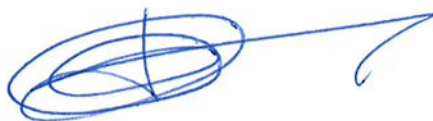
Lukt het u niet om 11 januari 2017 uw definitieve zienswijze in te dienen, dan bieden wij u de gelegenheid om uiterlijk 11 januari 2017 een conceptreactie per e-mail te versturen en uw definitieve reactie uiterlijk 31 januari 2017 in te dienen.

Wellicht heeft u naar aanleiding van het nu voorgelegde ontwerp Programma van Eisen Bus behoefte aan een nadere toelichting. Wij willen op 14 december en 21 december 2016 een tweetal raadsbijeenkomsten organiseren om hierin te voorzien. Binnenkort zullen wij u voor deze bijeenkomsten een uitnodiging sturen.

Hoogachtend,
namens de Bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit MRDH,



A.L. Gleijm,
secretaris



P.J. Langenberg,
voorzitter

Bijlage 1: toelichting op het ontwerp Programma van Eisen Busconcessies MRDH

Bijlage 2: ontwerp Programma van Eisen Busconcessies MRDH

Bijlage 1: toelichting op het ontwerp Programma van Eisen Bus:

Relatie met de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, de Kadernota Openbaar Vervoer, het Toekomstbeeld OV 2040 en het Perspectief OV 2025-2040.

Eerder, op 1 juli 2016, is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. Deze beschrijft op strategisch niveau de ambities van de MRDH. Deze ambities zijn wat betreft het openbaar vervoer uitgewerkt in het voorliggende ontwerp Programma van Eisen.

Momenteel is de MRDH bezig met het opstellen van een ontwerp Kadernota Openbaar Vervoer die van toepassing is op al het openbaar vervoer in de MRDH. Ook wordt gewerkt aan een Toekomstbeeld OV 2040 (vooral vervoerkundig) en een studie Perspectief OV 2025-2040 (vooral organisatorisch) die antwoord moeten geven op de vraag hoe het openbaar vervoer op de langere termijn ingericht zou moeten worden. De zienswijzeprocedure voor het ontwerp Programma van Eisen Bus staat los van deze producten. Wel bieden de nieuwe busconcessies de flexibiliteit om waar nodig op een later moment de resultaten hiervan te verwerken in de concessie.

Belangrijke keuzes in het ontwerp Programma van Eisen

Het ontwerp Programma van Eisen bevat een aantal belangrijke beleidsmatige keuzes:

Algemeen:

- Hoewel er verschillende busconcessies zijn, zal de reiziger het busvervoer als één eenduidig systeem moeten ervaren. Daarom hanteert de MRDH waar mogelijk eenduidige eisen voor al haar busvervoer. Waar nodig vindt maatwerk plaats;
- Vanwege de gewenste eenduidigheid worden de vervoerders in de verschillende busconcessies verplicht om intensief met elkaar en met de MRDH samen te werken. Zo moeten vervoerplannen en plannen wat betreft tarieven, reisinformatie en marketing met elkaar worden afgestemd. Optimalisatie dient niet plaats te vinden op concessieniveau, maar op MRDH-niveau;
- De duur van de nieuwe concessies varieert tussen 10 en 15 jaar, afhankelijk van de verwachte investeringen in duurzaamheid. Door verschillende concessieperioden te hanteren, ontstaat in de toekomst een optimale spreiding van concessies, die wenselijk is vanwege beheersbaarheid en maximalisering van marktspanning;
- Een concessie geeft aan een vervoerder het alleenrecht om openbaar vervoer te verrichten in een bepaald geografisch gebied. In de nieuwe busconcessies zal dit alleenrecht zodanig worden geformuleerd, dat er maximale ruimte is voor innovaties en voor aanvullende OV-systemen buiten de concessies. Te denken valt aan onbemande voertuigen en door derden georganiseerd openbaar vervoer naar het Rotterdamse havengebied.

Wijze van concessieverlening

- De keuzes die de MRDH maakt ten aanzien van rolverdeling tussen opdrachtgever en vervoerder, ontwikkelruimte en sturingsmechanismen zijn in lijn met de onlangs verleende railconcessies. Daarbij stelt de MRDH jaarlijks bij de concessieverlening het aantal te realiseren dienstregelingkilometers vast. De vervoerder krijgt de ruimte om, uitgaande van het afgesproken aantal dienstregelingkilometers, in de jaarlijkse vervoerplannen wijzigingsvoorstellen te doen. Deze voorstellen moeten bijdragen aan de doelstellingen van de MRDH en passen binnen de begrenzings die de Kadernota stelt.
- De concessies die momenteel door Connexxion en Veolia worden uitgevoerd, zullen opnieuw openbaar worden aanbesteed;

- Conform de keuze die de bestuurscommissie op 21 september gemaakt heeft, onderzoekt de MRDH de mogelijkheden om de busconcessies die momenteel door RET en HTM worden uitgevoerd, in te besteden. Inbesteding is mogelijk indien uiterlijk 30 juni 2017 een overeenkomst met RET en HTM kan worden gesloten, met daarin ten minste:
 - De afspraak dat de subsidie per dienstregelingkilometer jaarlijks daalt ten opzichte van de huidige busconcessie;
 - Onvoorwaardelijk commitment op het Programma van Eisen;
 - Ambitieuze afspraken over de wijze waarop in de concessie 100% zero emissie wordt gerealiseerd.
- Per concessiegebied stelt de MRDH jaarlijks een exploitatiesubsidie beschikbaar die gelijk is aan het huidige budget (geen bezuiniging, evenmin uitbreiding). Gezien de hoge ambities die de MRDH heeft, betekent dit dus dat de MRDH een maximale prijs-kwaliteit van de toekomstige concessiehouders verlangt;
- Ook gezien de einddata van de verschillende concessies zullen in eerste instantie de twee streekbusconcessies worden verleend. De kwaliteitsverbeteringen die door de winnende vervoerder(s) voor deze concessie worden aangeboden, zullen worden verwerkt in de uitvraag voor de beide stadsbusconcessies. Daarmee wordt een maximale eenduidigheid in de uitvoeringskwaliteit van de gehele MRDH-regio verzekerd. Ook wordt hiermee geborgd dat in alle concessies een marktconform kwaliteitsniveau bestaat, ook in de in te besteden concessies. De beoogde concessiehouders voor de stadsbusconcessies worden vervolgens uitgedaagd om, rekening houdend met de beschikbare exploitatiesubsidies en de gevraagde kwaliteit, een maximaal voorzieningenniveau aan te bieden.

Vervoerkundig:

- In de nieuwe busconcessies wordt de stap naar R-net gemaakt: hoogfrequente, snelle en hoogwaardige buslijnen. Daarmee ontstaat een samenhangend netwerk met de reeds bestaande R-net lijnen van de provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Hoewel geen onderdeel van de concessie committeert de MRDH zich met deze keuze in het ontwerp PvE aan het realiseren van kwaliteitsverhogende maatregelen, zoals verbetering van de doorstroming, en het stimuleren van R-net haltevoorzieningen;
- Als uitwerking van de beleidskeuzes van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid wordt er in het ontwerp PvE een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het hoofdnet (hoogwaardig, hoogfrequent vervoer, waar mogelijk R-net), overige verplicht voorgeschreven verbindende lijnen en het overige vervoer;
- Wat betreft het overige vervoer wordt aan de vervoerder de ruimte geboden om zelf met een geschikte invulling te komen. Dat kan zijn een 'traditionele' grote bus, kleinere busjes met een vaste dienstregeling, of vraagafhankelijke vervoerssystemen ('maatwerk'). Daarbij geldt als eis dat het aantal vertrekmomenten vanaf elke halte in het eerste jaar van de concessie ten minste gelijk moet zijn aan het huidige niveau. Wel zijn andere vormen van bediening of lijnvoering mogelijk. Vanaf het tweede jaar van de nieuwe busconcessie kan de vervoerder voorstellen doen om een beperkt aantal niet- en weinig gebruikte haltes niet langer te bedienen, om de daardoor vrijkomende vervoerscapaciteit elders in te zetten;
- Het 'maatwerk' maakt in eerste instantie onderdeel uit van de busconcessie. De mogelijkheid bestaat dat dit te zijner tijd wordt gecombineerd met gemeentelijke doelgroepensystemen, in of juist buiten de busconcessie. Dit is vooral afhankelijk van de afspraken die de MRDH hierover kan maken met de inliggende gemeenten in hun rol als verantwoordelijke voor het gemeentelijke doelgroepenvervoer.

Uitvoeringskwaliteit en duurzaamheid

- De MRDH stelt hoge eisen aan duurzaamheid. Zo snel mogelijk wordt een aanvang gemaakt met de invoering van 'zero emissie' bussen. Tijdens de concessieperiode wordt de transitie naar 100% zero emissie gemaakt, waarbij vervoerders worden uitgedaagd om deze transitie zo snel mogelijk uit te voeren;
- Als uitwerking van de gewenste eenduidigheid heeft de reiziger straks te maken met hooguit twee verschillende busformules. Er is R-net voor de buslijnen die aan de R-net eisen voldoen (bij start van de concessie, of naar verwachting in de loop van de concessieperiode). Voor de overige buslijnen wordt één productformule ontwikkeld die in alle busconcessies wordt toegepast;
- Ook aan andere aspecten van de uitvoeringskwaliteit stelt de MRDH hoge eisen. Denk aan reisinformatie, toegankelijkheid (ook voor elektrische rolstoelgebruikers), comfort (onder meer Wifi) en betrouwbaarheid van de dienstuitvoering. In het ontwerp Programma van Eisen zijn concrete eisen gesteld die de vervoerder moet realiseren wat betreft uitvoeringskwaliteit en klanttevredenheid.

Relatie met gemeenten:

- MRDH vraagt een intensieve samenwerking tussen de concessiehouders en de gemeenten als wegbeheerders. Beiden hebben een eigen verantwoordelijkheid, bijvoorbeeld bij omleidingen als gevolg van werkzaamheden, en het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer. De concessie bevat inspanningsverplichtingen, maar ook een bepaling dat partijen in overleg treden over de vervoerplicht indien deze door het (tijdelijk of permanent) ontbreken van geschikte weginfrastructuur niet kan worden nagekomen en/of de concessiehouder niet gecompenseerd wordt voor financiële schade als gevolg van maatregelen van de wegbeheerder.

Belangrijkste verschillen ten opzichte van de huidige busconcessies

De huidige vier busconcessies zijn in verschillende perioden verleend door verschillende opdrachtgevers (stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden) en hebben elk een eigen eisenpakket en een eigen onderliggende visie op de relatie tussen opdrachtgever en vervoerder. Desondanks kunnen in het algemeen de belangrijkste verschillen tussen de huidige concessies en de nieuwe busconcessies worden benoemd. Het betreft:

- Meer focus op hoofdnet (R-net, verbindende lijnen) en flexibiliteit voor het onderliggend net (maatwerk),
- Meer outputgericht, onder andere door meer sturing op klantwaardering,
- Aandacht voor de transitie naar zero emissie,
- Meer aandacht voor ketenmobiliteit en de relatie met o.a. gemeentelijk doelgroepenvervoer,
- Meer aandacht voor eenduidigheid: herkenbaarheid, gemak,
- Meer aandacht voor samenwerking tussen verschillende concessiehouders, optimalisatie van het vervoersysteem op Zuidvleugelniveau in plaats van op concessieniveau.