

Nota van Uitgangspunten

OV-concessie Gooi en Vechtstreek

18 december 2018

Inhoudsopgave

1.	<i>Samenvatting</i>	2
2.	<i>Inleiding</i>	3
2.1.	<i>Doel en positie Nota van Uitgangspunten</i>	3
2.2.	<i>Ontwikkelingen rond OV-aanbestedingen en de concessie Gooi en Vechtstreek</i>	3
3.	<i>De aanbesteding</i>	4
3.1.	<i>Reikwijdte van een concessie</i>	4
3.2.	<i>Visie op aanbesteden</i>	4
3.3.	<i>Marktspanning</i>	5
3.4.	<i>Financiën</i>	5
3.5.	<i>Gunning</i>	6
3.6.	<i>Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen</i>	6
4.	<i>Keuzes op hoofdlijnen</i>	7
4.1.	<i>Trends, kaders en inzichten voor de concessie Gooi en Vechtstreek</i>	7
4.2.	<i>Concessiegebied blijft gelijk</i>	9
4.3.	<i>Concessieduur naar 8,5 met optie verlenging</i>	9
4.4.	<i>Stapsgewijze wijziging OV-netwerk en dienstregeling</i>	10
4.5.	<i>Stakeholders nadrukkelijk betrokken bij ontwikkeling</i>	11
4.6.	<i>Provinciale bijdrage</i>	11
4.7.	<i>Materieel en duurzaamheid</i>	12
4.8.	<i>De interactie met de klant</i>	12
4.9.	<i>Tarieven: een passende prijs, gemakkelijk betalen</i>	13
4.10.	<i>Data</i>	13
4.11.	<i>Sociale veiligheid</i>	13
4.12.	<i>Concessiebeheer</i>	13
4.13.	<i>Inclusiviteit</i>	14
 <i>BIJLAGEN:</i>		
<i>Bijlage 1:</i>	<i>Planning</i>	15
<i>Bijlage 2:</i>	<i>Kengetallen</i>	16
<i>Bijlage 3:</i>	<i>Overzicht gemeenten</i>	17

1. Samenvatting

Mobiliteit is volop in ontwikkeling. Trends, ruimtelijke ontwikkelingen en maatschappelijke veranderingen leiden tot gewijzigde mobiliteitspatronen en andere keuzes voor verplaatsingen die van invloed zijn op het gebruik en de functie van het openbaar vervoer. Het opnieuw verlenen van een concessie is een moment om te bekijken hoe, gegeven de kaders en uitgangspunten, het openbaar vervoer zich in deze regio zou moeten ontwikkelen.

Belangrijke kaders zijn de Omgevingsvisie, de Visie Openbaar Vervoer 2020, het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus en de collegeakkoorden van de gemeenten. Enkele belangrijke kenmerken van de concessie zijn dat R-netlijn 320 de belangrijkste buslijn in de concessie is, dat een groot deel van de busreizigers jonger is dan 27 jaar en dat veel inwoners binnen 10 minuten fietsen van een NS-halte of een halte van R-net wonen.

Voor de toekomst van het OV-net in de regio Gooi en Vechtstreek heeft een verkenning de volgende inzichten opgeleverd:

- 1) De combinatie van fiets en schoon OV zien we, naast fiets en auto als keuzemogelijkheid in de bereikbaarheid binnen en van en naar het concessiegebied;
- 2) De spoorlijn Utrecht - Amsterdam en R-netlijn 320 (Hilversum - Amsterdam Amstel) zijn en blijven de dragers van het OV in het gebied en de knooppunten (haltes) op deze lijnen vormen de poort naar buiten de regio. We streven daarnaast naar sterke en schone buslijnen (stroomlijnen), direct en met een zo hoog mogelijke frequentie, gericht op multimodale knooppunten;
- 3) Voor de first en last mile van en naar de knooppunten stimuleren we het gebruik van de fiets;
- 4) In gebieden die op grotere fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we het openbaar vervoer zoveel mogelijk zoals het nu is, behalve als de vraag op tijdstippen echt te laag is. Ook in deze gebieden streven we naar (regionale) knooppunten waar bijvoorbeeld de (deel)fiets voor een groter bereik kan zorgen;
- 5) Voor wie niet kan fietsen zoeken we samen met de gemeenten naar win-win situaties door het combineren van WMO of ander doelgroepenvervoer voor de first en last mile. De kansen hiervoor zijn in het stedelijk gebied groter dan in het landelijk gebied;
- 6) We geven ruimte aan (vervoers-) initiatieven uit de samenleving. Bijvoorbeeld voor realisatie van Buurtbussen.

Deze inzichten passen binnen de geldende Visie Openbaar Vervoer 2020.

Het toewerken naar deze situatie doen we niet in één keer, aan het begin van de concessie. We werken er in stappen naar toe, waarbij de opening van de busbaan HOV in 't Gooi een belangrijk moment is. Dan zal het netwerk de grootste verandering ondergaan.

Het realiseren van een situatie die past bij deze inzichten is niet alleen een opgave die in de concessie kan worden geborgd, ook gemeentelijke plannen en provinciale programma's dragen bij aan realisatie.

Nieuw in deze concessie is het volledig emissievrij rijden (Zero Emissie). In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus is opgenomen dat vanaf 2030 al het regionaal OV per bus emissievrij is. We verwachten dat het mogelijk is om dit binnen de concessieduur van 8,5 jaar te realiseren. Het tempo van realisatie en de financiële voorwaarden die dit vergt worden uitgewerkt als onderdeel van het Programma van Eisen.

Deze Nota van Uitgangspunten beschrijft op hoofdlijnen de keuzes die we maken en hoe en met wie we de ontwikkeling de komende jaren in gang willen zetten.

2. Inleiding

2.1. Doel en positie Nota van Uitgangspunten

Op 10 juli 2021 eindigt de huidige openbaar vervoer ("OV") concessie Gooi en Vechtstreek. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 ("Wp2000") is het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ("GS") concessieverlener voor dit vervoer. Door middel van een aanbesteding gunnen GS de concessie aan een (nieuwe) vervoerder. Op 11 juli 2021 start de nieuwe concessie.

Een concessieverlening is hét moment om het OV-aanbod onder de loep te nemen -en waar nodig te herzien- om aan te sluiten bij de vraag van de reiziger, bij het beleid van de provincie en bij nieuwe ruimtelijke, vervoerkundige en technologische ontwikkelingen. En er is veel gaande!

In deze Nota van Uitgangspunten ("NvU") worden de hoofdlijnen voor de nieuwe concessie vastgelegd. Op zowel inhoudelijke als aanbestedingstechnische thema's beschrijven we onze afwegingen en hoofdkeuzes voor de toekomst van de concessie. Op basis van deze NvU wordt vervolgens een Programma van Eisen ("PvE") uitgewerkt, dat de basis vormt voor het bestek, de daadwerkelijke uitvraag aan marktpartijen.

De voorliggende NvU is op 18 december 2018 vastgesteld door GS en wordt toegestuurd aan de betrokken partijen: Regionaal Orgaan consumenten Openbaar Vervoer Noord Holland ("ROCOV"), gemeenten, naburige OV-autoriteiten en Provinciale Staten ("PS") van Noord-Holland.



2.2. Ontwikkelingen rond OV-aanbestedingen en de concessie Gooi en Vechtstreek

Een concessieverlening is voor 90% business as usual. De afgelopen 20 jaar is de nodige ervaring met OV-aanbestedingen opgedaan. Maar de wereld van mobiliteit staat niet stil. De concessie is een moment waarop nieuwe afspraken met een vervoerder kunnen worden gemaakt. Die nieuwe afspraken moeten inspelen op de actualiteit en op de trends en ontwikkelingen in deze regio. We kunnen een aantal hoofdthema's noemen waar we met deze nieuwe afspraken op in willen spelen:

- De druk in de regio om de bereikbaarheid richting Amsterdam en Utrecht optimaal te houden is groot. De spoorlijn en R-netlijn 320 zijn de dragers van het regionale vervoer in deze regio. In deze concessieperiode zal het regionale busnet zich verder moeten ontwikkelen om hier een goede bijdrage in te kunnen leveren;
- In de concessieperiode zal de busbaan HOV in 't Gooi gereed komen, waar R-netlijn 320 gebruik van zal maken. Dit betekent een verandering van het netwerk;
- Het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus uit 2016 is een grote opgave voor het regionale OV. In deze concessieperiode zullen we een belangrijke stap in de richting van volledig emissievrij (Zero Emissie, "ZE") busvervoer moeten zetten;
- De wereld van mobiliteit staat niet stil: nieuwe vormen van vervoer, platformen, Mobility As a Service ("MaaS"), nieuwe betaaltvormen, etc. zijn ontwikkelingen

waar we op in moeten en willen spelen. Niet alleen bij aanvang van de concessie maar ook gedurende de concessie. Dit vereist flexibiliteit in de concessie.

3. De aanbesteding

3.1. Reikwijdte van een concessie

Onderwerp van de aanbesteding is de OV-concessie Gooi en Vechtstreek. Een concessie is een exclusief alleenrecht voor één vervoerder om in een bepaalde periode binnen het concessiegebied het OV per bus en auto¹ te verrichten. Trein, veerboot en OV-taxi zijn geen onderdeel van deze concessie.

Aan een concessie worden door GS voorschriften verbonden als bedoeld in artikel 32 Wp2000. Voorts worden eisen gesteld aan de voorwaarden voor de exploitatie-subsidie. De inhoudelijk eisen aan het vervoer worden verwoord in het PvE. Inschrijvers worden via het gunningsmodel aangemoedigd om het juiste vervoer met de juiste kwaliteit aan te bieden. Wat de winnende vervoerder aanbiedt moet hij ook realiseren, diens offerte maakt onderdeel uit van de concessie. Dit maakt dat de provincie de gegunde vervoerder kan aanspreken op het nakomen van het toegezegde aanbod.

Naast inhoudelijke eisen bevat de concessie ook bepalingen met betrekking tot financiën, waaronder de beschikbare exploitatiebijdrage.

3.2. Visie op aanbesteden

Om het gewenste resultaat te bereiken, hanteert de provincie in de aanpak vijf aanbestedingsprincipes:

- 1) Eenvoud en consistentie: Voor alle partijen in de aanbesteding moeten de bedoelingen, omschrijvingen, termijnen en eisen helder zijn. Het aantal eisen zal beperkt zijn. Door eenvoud en consistentie kunnen inschrijvingen scherper worden en het concessiebeheer eenduidiger;
- 2) Sturen op hoofdlijnen: De provincie stuurt op (maatschappelijke) kaders en specifieke doelen voor het OV. Door de gedetailleerde uitwerking te laten invullen door inschrijvers, ontstaat een optimale wisselwerking tussen de maatschappelijke kaders en bedrijfseconomische overwegingen. Dit heeft een positief prijseffect wat zich vertaalt in een beter aanbod;
- 3) Functioneel prevaleert boven technisch: De provincie stelt waar mogelijk functionele eisen, zonder technische invulling. Daarmee wordt voorkomen dat een aanbesteding te veel afhankelijk wordt van specifieke technieken of producten, wat kan leiden tot een prijsopdrijvend effect. Tevens wordt voorkomen dat discussies gaan over het middel in plaats van het doel;
- 4) Minimaliseren risico's: Door risico's die de vervoerder niet kan beïnvloeden niet bij hem te leggen, kunnen inschrijvers een lagere risico-opslag hanteren wat leidt tot een beter aanbod;
- 5) Maximale marktspanning: Een Europese openbare aanbesteding met voldoende marktspanning leidt tot kwalitatief goede aanbiedingen. Het is belangrijk om het bestek te toetsen aan financiële haalbaarheid voor inschrijvers. Dat hangt onder meer af van benodigde investeringen, verwachte opbrengsten, risico's en duur van de concessie.

¹ In het OV worden soms minibussen (ook wel bekend als taxibusjes) ingezet. Deze worden onder andere op buurtbusverbindingen gebruikt. Juridisch gezien vallen deze minibussen in de voertuigcategorie 'auto', en niet in de categorie 'bus'.

3.3. Marktspanning

Streven naar voldoende marktspanning

Om het beste uit de markt te halen streeft de provincie naar voldoende marktspanning bij deze aanbesteding. Alle partijen die voldoen aan een aantal minimale eisen m.b.t. financiële draagkracht en ervaring kunnen meedingen naar de concessie.

Tijdens de aanbesteding zal de provincie op enkele manieren zorgdragen voor een grotere kans van daadwerkelijk inschrijven van gegadigden. Dit kan door:

- De informatie uit een uitgevoerde marktverkenning te gebruiken bij het opstellen van het PvE;
- Realistische en haalbare eisen te stellen;
- Vooraankondiging van de aanbesteding te doen met bijbehorende informatie.
- Het vinden van de balans tussen enerzijds het maximaliseren van marktspanning / drempels verlagen voor bedrijven en anderzijds wel te borgen dat de inschrijvende partijen voldoende ervaring en financiële draagkracht hebben om de opdracht aan te kunnen;
- Ervoor te zorgen dat de inschrijftermijn niet samenvalt met de inschrijftermijn van andere concessies. Dit betekent dat de voorgenomen planning van de aanbesteding gehaald moet worden, om het risico te beperken dat de aanbesteding gelijk komt te lopen met de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland van de Vervoerregio Amsterdam. Ook bij de keuze voor de concessieduur dient rekening te worden gehouden met de aanbesteding van de opvolgende concessie en eventuele gelijktijdig aan te besteden concessies op dat moment;
- Inschrijvers ruim voldoende de tijd te geven om een goede inschrijving te doen;
- Bij het bestek ruim voldoende achtergrondinformatie te verstrekken, waaronder informatie over reisgedrag en reizigersopbrengsten;
- Ruim voldoende tijd te geven voor implementatie.

3.4. Financiën

Op dit moment draagt de provincie jaarlijks circa 10 miljoen euro bij aan de vervoerder (exploitatiebijdrage) in dit concessiegebied. Dit dekt ongeveer 58 % van de kosten van het vervoer. Het andere deel van de dekking komt uit de reizigersopbrengsten. Ongeveer een derde van de reizigersopbrengsten komt uit het contract dat de vervoerder heeft met het ministerie van OC&W voor de studenten OV-chipkaart.

Een aandachtspunt is dat de provincie haar bijdrage betaalt uit het Provinciefonds. De indexatie hiervan is structureel lager dan de Landelijke Bijdrage Index ("LBI"), die sectorbreed in het OV wordt gebruikt voor exploitatiebijdragen. Om te voorkomen dat hier voor de provincie een tekort ontstaat zal bij het vaststellen van de beschikbare exploitatiebijdrage voor de looptijd van de concessie rekening gehouden worden met het te verwachten verschil tussen deze beide indexen. Het verschil wordt in mindering gehouden op de voor de vervoerder beschikbare bijdrage, zodat latere indexatie hieruit kan worden gedekt.

Uitgangspunt is dat de provinciale bijdrage gedurende de gehele concessie ongewijzigd blijft (m.u.v. de landelijke indexatie). Grote wijzigingen bijvoorbeeld als gevolg van grote externe veranderingen, kunnen wel verdisconteerd worden in de voor de vervoerder beschikbare bijdrage.

3.5. Gunning

Gegund wordt aan de inschrijver met de gunstigste prijs-kwaliteitverhouding ("BPK", voorheen EMVI). Binnen het BPK-model wordt daarvoor de term 'gunnen op waarde' gehanteerd.

3.6. Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

De provincie vindt Maatschappelijk Verantwoord Inkopen ("MVI") erg belangrijk. Voor meer informatie zie de provinciale website https://www.noord-holland.nl/Over_de_provincie/Inkoop_en_aanbesteden/Maatschappelijk_Verantwoord_Inkopen_MVI

De provincie stelt social return als contractvoorwaarde (bijzondere uitvoeringsvoorwaarde) bij aanbestedingen. De provincie sluit met deze voorwaarde aan bij het kabinetsbeleid. In het regeerakkoord is vastgelegd dat bij investeringen en aanbestedingen van diensten, leveringen en werken gestreefd wordt naar het scheppen van opleidingen, stage- en leerwerkplekken voor kwetsbare groepen.

Voor aanbestedingen van de provincie betekent het toepassen van dit social return-principe dat van de gegunde vervoerder wordt verwacht dat hij een bijdrage levert aan het scheppen van werkgelegenheid voor mensen die moeilijk toegang hebben tot de arbeidsmarkt. Hoe dit zal worden vormgegeven zal in het bestek nader worden uitgewerkt binnen het door de provincie vastgestelde social return beleid.

4. Keuzes op hoofdlijnen

4.1. Trends, kaders en inzichten voor de concessie Gooi en Vechtstreek

De trends

Mobiliteit is volop in ontwikkeling. Trends, ruimtelijke ontwikkelingen en maatschappelijke veranderingen leiden tot gewijzigde mobiliteitspatronen en andere keuzes voor verplaatsingen die van invloed zijn op het gebruik en de functie van het OV.

Enkele trends zijn:

- De grens tussen OV en andere vormen van vervoer vervaagt. Is een OV-fiets OV of fiets of allebei?
- Buslijnen worden steeds directer, R-net achtige productformules sluiten beter aan bij de wensen van reizigers en trekken daarom meer reizigers aan;
- Het type gebruikers verandert door bijvoorbeeld meer zelfstandigheid van ouderen en de komst van de OV-chipkaart voor studenten én jongeren;
- Platformen en nieuwe vervoersvormen, elektrische fietsen, deelfietsen en deelauto's zorgen voor meer en andere mobiliteitskeuzes;
- Knooppunten als overstap- of verzamelpunt worden steeds belangrijker.

De kaders

De provincie heeft in haar **Omgevingsvisie** een aantal ontwikkelingsprincipes benoemd. Ook voor Gooi en Vechtstreek hebben deze principes direct impact. De *Metropool in ontwikkeling* betekent een sterke focus op de stad Amsterdam. De pendel vanuit Gooi en Vechtstreek richting Amsterdam zal toenemen. De druk op het mobiliteitssysteem daarmee ook. *Sterke kernen, sterke regio's*, betekenen ook in Gooi en Vechtstreek meer focus op de centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden. En *Nieuwe energie*, benut de economische kansen van de energietransitie. Een transitie die ook het OV raakt.

De **Visie Openbaar Vervoer 2020 (uit 2012)** spreekt over een wenkend perspectief: een verbindend netwerk van stroomlijnen dat is ontstaan uit de schaalvoordelen van het bundelen van vervoerstromen; een collectief vervoermiddel over de wat langere afstanden. R-net is het paradepaardje van deze stroomlijnen. Door in te zetten op een hogere kwaliteit en herkenbaarheid, probeert het R-net automobilisten te verleiden om in de bus te stappen. Tot slot zet de provincie in op hoogwaardige halte- en informatievoorzieningen op OV-knooppunten, betere afstemming met de fietsbereikbaarheid en meer P&R- en Kiss & Ride voorzieningen om daarmee het invloedsgebied van de haltes van het stroomlijnnennet te vergroten.

De uitdaging is om op plekken waar de vraag naar OV minder groot is, innovatieve vraaggerichte oplossingen te vinden. Dit is maatwerk en per locatie verschillend. Dit maatwerk kan bestaan uit vervoeroplossingen, maar ook uit voorzieningen op knooppunten om het stroomlijnnennet per fiets of auto makkelijker toegankelijk te maken. Uitgangspunt is dat niemand, ook niet in het landelijk gebied, verstoken blijft van een vorm van OV.

In de **Collegeakkoorden (2018-2022) van de gemeenten** hebben zowel de fiets als het OV veel aandacht gekregen. T.a.v. het OV wordt daarin vooral genoemd:

- Duurzame mobiliteit;
- Aandacht voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer ("HOV") en spoor;
- Bereikbaarheid kleine kernen;
- Ruimte voor experimenten met kleinschalig vervoer.

In 2016 is door de gezamenlijke vervoersautoriteiten het **Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus** gesloten. Dit Akkoord houdt in dat al het materieel dat vanaf 2025 instroomt ZE is en in 2030 al het rijdend materieel ZE is.

De kenmerken

In de voorbereiding van de concessie is een aantal analyses uitgevoerd om een beeld te krijgen van de mobiliteit, de gebruikers van het OV in de regio en de concessie. Deze analyses zijn uitgevoerd om meer grip te krijgen op de ontwikkeling die het OV in deze regio doormaakt, om daarmee meer richting te geven aan de toekomst. Enkele resultaten uit de analyses zijn:

- De ruggengraat van het OV in de regio Gooi en Vechtstreek zijn de spoorlijn en R-netlijn 320. De spoorlijn en R-net verbinden de regio via de haltes met bestemmingen buiten de regio;
- Het overgrote deel van de inwoners in Gooi en Vechtstreek woont binnen 10 minuten fietsafstand van een halte van de spoorlijn of R-netlijn;
- De ruimtelijke ontwikkelingen in de regio vinden in belangrijke mate plaats binnen 10 minuten fietsafstand van een NS-halte of een halte van R-net. Er is dus sprake van ruimtelijke verdichting rondom de ruggengraat van het OV;
- Een klein deel van inwoners van Gooi en Vechtstreek gebruikt de bus om zich te verplaatsen of gebruik de bus als onderdeel van zijn verplaatsing;
- Het grootste deel van de busreizigers reist naar een knooppunt (NS-halte of overstappunt);
- Het grootste deel van de bus gebruikers is jonger dan 27 jaar;
- Het aandeel ouderen onder de busreizigers is gering (8 %). In de stadslijnen is dit gemiddeld hoger dan in de overige lijnen;
- R-netlijn 320 is de drager van de concessie, 30% van de kosten en 50% van de opbrengsten van de concessie horen bij deze buslijn.

Inzichten uit de verkenning

Op basis van het huidige gebruik, de ruimtelijke kenmerken en de trends en ontwikkelingen en de provinciale en gemeentelijke kaders en wensen zijn de volgende inzichten geformuleerd ten aanzien van de ontwikkeling van het busvervoer in de regio:

- 1) De combinatie van fiets en schoon OV zien we, naast fiets en auto als keuzemogelijkheid in de bereikbaarheid binnen en van en naar het concessiegebied;
- 2) De spoorlijn en R-netlijn 320 zijn en blijven de dragers van het OV in het gebied en de knooppunten (haltes) op deze lijnen vormen de poort naar buiten de regio. We streven daarnaast naar sterke en schone buslijnen (stroomlijnen), direct en met een zo hoog mogelijke frequentie, gericht op multimodale knooppunten;
- 3) Voor de first en last mile van en naar de knooppunten stimuleren we het gebruik van de fiets;
- 4) In gebieden die op grotere fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we het OV zoveel mogelijk zoals het nu is, behalve als de vraag op tijdstippen echt te laag is. Ook in deze gebieden streven we naar (regionale) knooppunten waar bijvoorbeeld de (deel)fiets voor een groter bereik kan zorgen;
- 5) Voor wie niet kan fietsen zoeken we samen met de gemeenten naar win-win situaties door het combineren van WMO of ander doelgroepenvervoer voor de first en last mile. De kansen hiervoor zijn in het stedelijk gebied groter dan in het landelijk gebied;
- 6) We geven ruimte aan (vervoers-) initiatieven uit de samenleving. Bijvoorbeeld voor realisatie van Buurtbussen.

Deze inzichten passen binnen de geldende **Visie Openbaar Vervoer 2020**.

De Provinciale doelstellingen

De provinciale doelstellingen voor de nieuwe concessie zijn:

- Een betaalbaar, ZE en stabiel OV-netwerk in de regio Gooi en Vechtstreek dat bovendien kan inspelen op toekomstige ontwikkelingen;
- OV zó inzetten dat maatschappelijk zoveel mogelijk meerwaarde wordt gerealiseerd;
- Zoveel mogelijk inwoners een keuzemogelijkheid geven naast andere verplaatsingsmogelijkheden;
- Een OV-netwerk dat voldoende flexibiliteit biedt om te kunnen meebewegen op de ontwikkelingen in verplaatsingspatronen en mobiliteitsvormen.

Wat betekent dit voor de concessie?

In de concessie bieden we de voorwaarden om de doelstellingen te bereiken en de gewenste ontwikkeling te realiseren. De concessie is **niet** het enige middel. Het reguliere mobiliteitsbeleid van de provincie en de gemeenten werken in deze richting. Bestaande programma's (fiets, ketenmobiliteit, investeringsagenda) dragen hieraan bij.

In de concessie kunnen we **wel** ruimte bieden aan:

- 1) Versterken van het stroomlijnnennet binnen de huidige financiële kaders;
- 2) Ruimte scheppen voor alternatieven en experimenten die nodig zijn door flexibiliteit in te bouwen om meer, minder of ander OV te realiseren met name voor de first en last mile.
- 3) Realiseren van ZE OV.

Dat betekent dat het OV op sommige plaatsen zal veranderen en dat kan iets betekenen voor inwoners, vervoerders, gemeenten en provincie. Daar moeten en willen we rekening mee houden. Dat betekent tijd nemen voor de verandering en stap voor stap te werk gaan.

4.2. Concessiegebied blijft gelijk

De concessie omvat al het OV per bus. Trein maakt geen onderdeel uit van de concessie, maar is wel een belangrijke drager van het vervoer binnen het concessiegebied.

Het concessiegebied, zie voor een lijst met gemeenten bijlage 3, blijft gedurende de concessieperiode gelijk. Er is geen aanleiding tot verandering. Ook de gemeentelijke herindeling van Weesp en Amsterdam geeft geen aanleiding om wijzigingen in het concessiegebied door te voeren.

Reizigers moeten zonder problemen over concessiegrenzen heen kunnen reizen. In de concessie zullen dan ook duidelijke voorwaarden opgenomen worden over grensoverschrijdende lijnen van en naar de buurconcessies. Ook dient de concessiehouder enkele 'binnenkomende' lijnen vanuit buurconcessies te gedogen, ook als het gaat om nieuwe lijnen vanuit andere concessies.

4.3. Concessieduur naar 8,5 met optie verlenging

De provincie kiest voor een concessieduur van 8,5 jaar met een optie tot verlenging, binnen de kaders van de wet en indien dit noodzakelijk en wenselijk is. Op dit moment is het wettelijk maximum (PSO verordening art 4 lid 3) 10 jaar.

Door een concessie van 8,5 jaar te verlenen, verschuiven we naar december als ingangsdatum van de concessie ná deze concessie. De ingangsdatum van een concessie betekent doorgaans een gewijzigde dienstregeling. Zowel NS als omliggende vervoerders gebruiken december als ingangsdatum voor nieuwe dienstregelingen.

We kiezen voor 8,5 jaar omdat dit een voldoende lange periode is om een lange termijn perspectief te bieden, inclusief de mogelijkheid om deze nog met een jaar te verlengen indien dit wenselijk blijkt. Bijvoorbeeld vanwege een gelijktijdige aanbesteding van een andere OV-concessie. Mocht in de loop van de komende jaren blijken dat kleine concessies niet houdbaar zijn dan geeft dit ook de mogelijkheid om op termijn aansluiting te zoeken bij andere concessies die min of meer gelijktijdig aflopen. We gaan ervan uit dat een besluit hiervoor in de eerste helft van de concessieperiode wordt genomen. Tot slot verkennen we de mogelijkheid om de

concessie met een langere periode te verlengen indien dit noodzakelijk blijkt voor het kunnen afschrijven van de benodigde investeringen voor ZE.

4.4. Stapsgewijze wijziging OV-netwerk en dienstregeling

We werken toe naar een sterk buslijnnet (stroomlijnen), direct en met een hoge frequentie, gericht op multimodale knooppunten. In gebieden die op grotere fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we een vorm van OV dat is afgestemd op de geldende vraag.

Het buslijnnet zal zich tijdens de concessieperiode voortdurend ontwikkelen. We zien echter drie belangrijke periodes in de concessie. Periodes die starten met een verandering van netwerk en dienstregeling.

Periode 1: consolidatie

2021 – 2022 Aanvang concessie tot ingebruikname busbaan HOV in 't Gooi.

In deze periode behouden we nagenoeg hetzelfde netwerk als in de huidige situatie. Als er sprake is van beperkte vraag kunnen er wel ritten vervallen, bijvoorbeeld in de avonduren of weekenden. Hierdoor kan op andere delen van het netwerk de frequentie mogelijk verhoogd worden.

Periode 2: nieuw netwerk

2022 – 2026 Vanaf ingebruikname HOV infrastructuur tot herijking concessie.

De vervoerder biedt bij zijn aanbieding een nieuw netwerk aan voor deze periode. We vragen hem een netwerk en dienstregeling aan te bieden die passen bij de gewenste ontwikkeling en inspelen op de ingebruikname van de busbaan HOV in 't Gooi.

- We streven naar sterke en schone buslijnen (stroomlijnen), direct en met een hoge frequentie, gericht op multimodale knooppunten;
- In gebieden die op grotere fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we het OV. Ook in deze gebieden streven we naar knooppunten waar de (deel)fiets voor een groter bereik kan zorgen.

We sturen op een strak en direct netwerk van stroomlijnen dat financiële ruimte biedt voor aanvullende voorzieningen voor de first en last mile.

Na gunning ontwikkelen provincie en vervoerder dit netwerk verder. We kijken waar aanvullingen nodig of wenselijk zijn voor de first en last mile. Deze aanvullingen (waarvan de kosten moeten passen binnen de vrijkomende financiële ruimte) kunnen bestaan uit:

- Aanvullingen/veranderingen op het netwerk met reguliere OV;
- Combinatie doelgroepenvervoer en OV (samen met de gemeenten ontwikkelen);
- Meer investeren in de keten-verplaatsing (knooppunten);
- Aanvulling met initiatieven uit de samenleving.

In deze ontwikkeling verwachten wij een actieve ontwikkelende rol van de vervoerder.

Periode 3: herijking

2026 – 2029 (2031) Vanaf herijking concessie tot einde concessie of tot verlenging.

Aan het begin van deze periode kijken provincie en vervoerder of er aanleiding is om het netwerk aan te passen. Bijvoorbeeld vanwege nieuwe ontwikkelingen. Als dit het geval is, dan worden de aanpassingen in deze periode doorgevoerd binnen de kaders van de concessie.

De provincie verwacht een actieve houding van de vervoerder en vraagt hem nadrukkelijk om mee te ontwikkelen. Zowel bij de start van de concessie als gedurende de looptijd. Naast de hierboven geschetste cruciale momenten vragen we de vervoerder jaarlijks een vervoerplan te ontwikkelen en uit te werken tot een concrete dienstregeling. Ook verwachten we jaarlijks een nieuw marketingplan van de vervoerder waarin hij aangeeft hoe hij het gebruik van het OV verhoogt.

Gedogen van aanvullende diensten en initiatieven

Alternatieven voor OV, in de vorm van vraagafhankelijke systemen, deelfiets,

dorpsdeelauto's of digitaal liften zien wij als onderdeel van de totale ketenreis waar het OV deel van uitmaakt. Het kan voor de hand liggen dergelijke alternatieven zoveel mogelijk binnen de concessie te verwezenlijken. Maar dit is geen exclusief recht voor de vervoerder. De provincie kan ook besluiten om aanvullende diensten buiten de OV-concessie vorm te geven. Dit dient de vervoerder te gedogen. Ook als dit als vervanging van bestaande buslijnen dient.

Nieuwe (concessiegrensoverschrijdende) verbindingen

De concessie biedt o.a. via de meer- en minderwerkregeling de ruimte om op een later moment nieuwe verbindingen of lijnen toe te voegen. Is er sprake van nieuwe grensoverschrijdende lijnen, dan zal met betrokken vervoersautoriteiten overlegd moeten worden over financiering en uitvoering.

4.5. Stakeholders nadrukkelijk betrokken bij ontwikkeling

Tussen de gunning (Q2 2020) en de start van de concessie, is de implementatieperiode. Na de start van de nieuwe dienstregeling moet hard worden gewerkt tot aan de start van periode 2. Dit is het belangrijkste moment in de concessie, namelijk het moment dat de busbaan Huizen – Hilversum (HOV in 't Gooi) in gebruik genomen wordt, met de bijbehorende wijzigingen in het netwerk en de dienstregeling. De tijd tussen start dienstregeling tot en met start periode 2 (circa 1,5 jaar) wordt gebruikt om met stakeholders het door de vervoerder aangeboden netwerk te vervolmaken of aan te vullen. Dit kan op verschillende locaties op verschillende manieren door:

- Binnen de financiële kaders (beperkt) bieden van extra OV (eventueel tijdelijk);
- Een vervoerssysteem als vangnet samen met het doelgroepenvervoer;
- Een initiatief uit de samenleving;
- Een extra investering in de keten of op een knooppunt.

De provincie heeft, als budgetverantwoordelijke, de regie op dit proces. Gemeenten, ROCOV en (in overleg met gemeenten) ook inwoners krijgen een rol in dit proces. De besluitvorming ligt bij GS.

4.6. Provinciale bijdrage

De provincie verstrekt jaarlijks een subsidie als bijdrage aan de exploitatie van het busvervoer. In periode 1 gaan we uit van een vergelijkbare exploitatiebijdrage aan de vervoerder als in de huidige concessie. In periode 2 en 3 kan de exploitatiebijdrage aan de vervoerder lager zijn vanwege een andere verdeling tussen het reguliere OV en aanvullende diensten en initiatieven, als onderdeel van de deur-tot-deur reis. Het is op voorhand nog niet bepaald of dergelijke diensten en initiatieven door de vervoerder worden uitgevoerd, of door andere partijen. De totale Provinciale bijdrage zal ten minste gelijk blijven aan periode 1 maar kan dus wel ingezet worden op verschillende onderdelen van de OV-ketenreis.

Het kan dus zijn dat een deel van de OV-middelen in periode 2 en 3 buiten de concessie wordt ingezet voor andere vormen van vervoer of mobiliteit, om zo de totale deur-tot-deur-reis (ketenreis) en daarmee het OV in zijn geheel te versterken. Bij de verdere uitwerking van het voorzieningenniveau t.b.v. het PvE, zal een meer gedetailleerde berekening gemaakt worden die uitwijst of het budget inderdaad toereikend is voor het gewenste omvang van het voorzieningenniveau. Mocht dit in het PvE of bij de aanbidding onverhoopt ongunstiger uitpakken dan zal een afweging gemaakt worden tussen (of een combinatie van) de volgende mogelijkheden:

- Het opplussen van de exploitatiebijdrage uit andere provinciale middelen;
- Het verminderen van het OV-aanbod of;
- Het verhogen van de tarieven voor de reiziger.

Voor de gehele concessieperiode stellen we een goede meer- en minderwerk regeling vast. Die maakt het mogelijk om tussentijds meer vervoer aan te bieden als de provincie dit wenselijk vindt en hier financiële middelen voor beschikbaar heeft.

4.7. Materieel en duurzaamheid

Comfort voor de reiziger

Wettelijk is vastgelegd dat het materieel toegankelijk is voor mensen met een beperking. Wat betreft comfort stelt de provincie basiseisen in het PvE. De invulling ervan en eventuele extra elementen bepaalt de vervoerder. Dit kan onderdeel zijn van het gunningsmodel BPK (beste prijs/kwaliteit).

Het type bus moet passen bij de vervoervraag. Op lijnen met weinig reizigers wil de provincie dat de vervoerder kleiner materieel inzet vanwege de kosten en de duurzaamheid. De vervoerder onderbouwt in zijn capaciteitsplan dat het materieel past bij de vervoervraag, ook in de pieken. Daarbij dient hij rekening te houden met de ambitie op het gebied van duurzaamheid en transitie.

Milieu en duurzaamheid

De provincie kiest voor duurzaam OV. De ontwikkelingen op het gebied van duurzame aandrijving gaan snel. Het wordt steeds beter haalbaar om OV ZE uit te voeren. De verwachting is dat deze ontwikkelingen de komende jaren alleen maar sneller gaan.

In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus is opgenomen dat vanaf 2030 al het regionaal OV per bus ZE is. Met de concessieduur van 8,5 jaar inclusief de beoogde verlenging is de concessie Gooi en Vechtstreek een van de eerste concessies waarbij de einddatum van het Bestuursakkoord ZE volledig binnen de concessietermijn valt.

We verwachten dat het mogelijk is om het OV in Gooi en Vechtstreek volledig ZE te maken binnen de concessieduur van 8,5 jaar. Het tempo van realisatie en de financiële voorwaarden die dit meebrengt worden uitgewerkt als onderdeel van het PvE. De haalbaarheid is mede afhankelijk van de tijdige beschikbaarheid van benodigde laadvoorzieningen. Voor het ontwikkelen van laadvoorzieningen is medewerking van de gemeenten noodzakelijk en samenwerking met de vervoerregio Amsterdam wenselijk.

Ondanks dat de ontwikkelingen hard gaan is de opgave complex. Er zijn momenteel wel ZE-energiedragers beschikbaar die kunnen worden toegepast bij bussen. De geschiktheid van de energiedragers is sterk afhankelijk van type bus (grootte), lijnvoering (afstand en frequentie) en de mogelijkheid voor het realiseren van laad-/vulvoorzieningen. Met name voor de lange lijnen zoals R-netlijn 320 is nog niet helder welke energiedrager het beste past.

4.8. De interactie met de klant

Begrijpelijke reisinformatie, overal en altijd

Op het gebied van reisinformatie en serviceverlening bestaat het eisenpakket in ieder geval uit het aanbieden van actuele informatie op (mobiel) internet, in het voertuig en bij haltes met meer dan 20 instappers per dag. Het gaat hierbij om informatie over de dienstregeling en real-time informatie over vertragingen en verstoringen. Deze informatie gaat ook over aanvullende systemen, ook als deze niet door de vervoerder worden uitgevoerd.

Van de vervoerder wordt verwacht dat hij goede service aan de reiziger verleent. Daarom worden ook aan de klantenservice eisen gesteld in het PvE. Dit omvat eisen aan de bereikbaarheid van de klantenservice, maar ook eisen aan de afhandeling van

binnengekomen klachten. De vervoerder wordt daarbij uitgedaagd nét een stap verder te zetten, bijvoorbeeld door het bieden van uitmuntende *webcare* via social media.

4.9. Tarieven: een passende prijs, gemakkelijk betalen

Voor OV mag van de reiziger een passende prijs worden gevraagd. Die prijs moet niet dusdanig hoog zijn dat het OV voor reizigers onaantrekkelijk gaat worden. De provincie streeft ernaar om het kilometertarief in de nieuwe concessie gelijk te houden aan de hoogte van het tarief in de overige concessies (Haarlem-IJmond en Noord Holland Noord) van de provincie.

Reizigers moeten ook gemakkelijk kunnen betalen voor hun rit. De provincie stelt daarbij eisen aan het distributienetwerk van verkoop- en oplaadpunten voor de OV-chipkaart. De vervoerder wordt uitgedaagd om een netwerk aan te bieden dat voor zo veel mogelijk reizigers toegankelijk is. De vervoerder dient mee te werken aan de invoering van nieuwe betaalwijzen of nieuwe betaalsystemen indien landelijk daartoe wordt besloten door de vervoerautoriteiten en vervoerders.

4.10. Data

De vervoerder dient (real-time) (open) data aan te leveren aan de provincie en aan landelijke servers (NDOV/GOVI). Deze data kunnen worden benut voor monitoring van uitvoeringskwaliteit, informatie aan stakeholders en om informatiepanelen op de halte (DRIS) aan te sturen. De data kunnen ook worden gebruikt door derde partijen om bijvoorbeeld innovatieve *apps* met informatie of mobiliteitsdiensten aan te bieden. De concessiehouder heeft geen eigendomsrecht op de gegevens en kan geen opslag berekenen voor het leveren van gegevens voor bijvoorbeeld plannen, boeken en betalen (MaaS diensten) aan derden.

De concessiehouder heeft net als ieder ander de plicht om zich te houden aan wettelijke regels t.a.v. privacy en data (AVG privacywetgeving).

4.11. Sociale veiligheid

De vervoerder is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in de voertuigen. Landelijk is afgesproken dat sociale veiligheid geen onderwerp is waarop geconcentreerd wordt.

In de aanbesteding eist de provincie een hoog basisniveau, o.a. aan camera- en menselijk toezicht in de bussen. Tijdens de implementatieperiode maakt de vervoerder samen met de provincie een sociaal veiligheidsplan. Hierin analyseert hij de situatie qua sociale veiligheid en beschrijft hij maatregelen om de sociale veiligheid te waarborgen. De vervoerder herzielt het sociaal veiligheidsplan jaarlijks.

4.12. Concessiebeheer

De vervoerder moet zich houden aan de bepalingen uit het bestek en aan zijn inschrijving. Maar nog belangrijker: hij moet zich inspannen om de reiziger goed OV te bieden en meer reizigers aan te trekken.

Een belangrijk sturingsinstrument is de opbrengstverantwoordelijkheid. De reizigersopbrengsten vloeien naar de vervoerder. Deze heeft dus direct belang bij meer reizigersopbrengsten. De prikkel om een goede kwaliteit aan de reiziger te leveren wordt versterkt door een bonus-malusregeling op de OV-klantenbarometer:

presteert de vervoerder goed, dan ontvangt hij een bonus. Blijft de prestatie achter, wordt een malus opgelegd.

De provincie zal door monitoring toezien op de uitvoering van de concessie. De vervoerder moet monitoringsinformatie verstrekken aan de provincie. Daarnaast kan de provincie zelf onderzoek doen naar de uitvoering. Als de vervoerder niet voldoet aan de concessievoorwaarden kan de provincie boetes opleggen. Onderdeel van de boeteregeling is een verbetertraject; als de overtreding voor het eerst wordt geconstateerd, krijgt de vervoerder een kans om zijn prestatie te verbeteren.

4.13. Inclusiviteit

Sinds juli 2016 geldt het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Doel van dit verdrag is dat de positie van mensen met een beperking verbetert. De toegankelijkheid van het OV is hier een belangrijk onderdeel van. Toegankelijkheid is meer dan fysieke toegankelijkheid. Het gaat bijvoorbeeld ook om informatie voor alle mensen voorafgaand en tijdens de reis en assistentie bij het instappen en de bejegening.

We vragen de vervoerder naar een plan hoe hij hieraan kan bijdragen en op welke manier hij kan bijdragen aan de overstap van doelgroepenvervoer naar het OV.

Bijlage 1: Planning

De aanbesteding van de concessie Gooi en Vechtstreek kent de volgende processtappen:

- | | | |
|-----|-----------------------|---|
| 1. | 18 december 2018 | Vaststellen door GS van de NvU met de belangrijkste keuzes in de aanbesteding |
| 2. | Q1/Q2 2019 | Voorleggen aan en bespreken in PS-commissie Mobiliteit & Financiën en met gemeenten en consumentenorganisaties; marktconsultatie met vervoerders; |
| 3. | April 2019 | GS geven het ontwerp PvE vrij voor inspraak |
| 4. | Q3 2019 | Bespreken ontwerp PvE in PS-commissie Mobiliteit & Financiën, gemeenten en consumentenorganisaties |
| 5. | juni 2019 | Sluitingsdatum reacties ontwerp PvE |
| 6. | Juli 2019 | Vaststellen door GS van PvE en Bestek; |
| 7. | Juli 2019 | Publicatie Bestek |
| 8. | 1 november 2019 | Inleveren van de offertes door vervoerbedrijven |
| 9. | Februari 2020 | Gunning door GS van de concessie aan de winnende vervoerder |
| 10. | Mei 2020 | Gunning onherroepelijk |
| 11. | Juni 2020 – juli 2021 | Implementatieperiode voor de winnende vervoerder |
| 12. | 11 juli 2021 | Start uitvoering van de concessie door de winnende vervoerder |

Het ROCOV Noord-Holland heeft een wettelijk adviesrecht als een ontwerp-PvE wordt opgesteld. Ook krijgen de inliggende gemeenten en de leden van Provinciale Staten de gelegenheid om een reactie te geven op het ontwerp PvE, evenals de omliggende concessieverleners. Vervolgens wordt het definitieve PvE door GS vastgesteld.

Tegelijkertijd worden ook de andere onderdelen van het bestek opgesteld:

- Concept Concessiebeschikking, inclusief Subsidiebeschikking en Uitvoeringsovereenkomst;
- Aanbestedingsleidraad.

In het bestek worden tevens financiële bepalingen opgenomen over de exploitatiebijdrage, meer-/minderwerk, bonus/malus en boetes. Ook worden procedurele afspraken tussen concessieverlener en concessiehouder vastgelegd over onder meer doorontwikkeling van de concessie, flexibiliteit en concessiebeheer.

De aanbestedingsleidraad heeft puur betrekking op de aanbesteding. Hierin staan de eisen die gelden voor de inschrijver en de inschrijvingen. In de aanbestedingsleidraad staat ook aangegeven op welke wijze de concessie gegund gaat worden. De aanbestedingsleidraad is van belang tijdens het proces van inschrijven en gunnen. Na de (onherroepelijke) gunning heeft de aanbestedingshandleiding geen betekenis meer.

Bijlage 2: Kengetallen

Aantal instappers:	4,014 miljoen
Aantal reizigerskilometers:	43,7 miljoen (op basis van ov-chipkaartgegevens met ophoging voor papierenkaartjes)
Aantal buurtbusprojecten:	0
Totaal reizigersopbrengsten	€ 7,8 miljoen
Provinciale bijdrage	circa € 10 miljoen
Totale kosten concessie	circa € 17,8 miljoen
Kostendeckingsgraad	42%
Klantwaardering algemeen:	7,9
Sociale veiligheid algemeen:	8

^{*)} cijfers over het jaar 2017

Bijlage 3: Overzicht gemeenten

Hilversum

Wijdmeren

Gooische Meren

Blaricum

Huizen

Laren

Weesp