

Retouradres: Postbus 10007, 8000 GA Zwolle

Provincie Overijssel  
Eenheid Ruimte en Bereikbaarheid  
t.a.v. de heer J.A. Sytsma  
Luttenbergstraat 2  
8012 EE ZWOLLE

Stadskantoor  
Lübeckplein 2  
Postbus 10007  
8000 GA Zwolle  
Telefoon 14 038  
J.van.Loon@zwolle.nl

[www.zwolle.nl](http://www.zwolle.nl)

Uw kenmerk 2018/0432869  
Ons kenmerk  
Behandeld door Joris van Loon  
Datum 18 oktober 2018  
Onderwerp Ontwerp Programma van Eisen IJssel-Vecht

Geachte heer Sytsma,

Op 4 september ontvingen wij van u het Ontwerp-Programma van Eisen (hierna: O-PvE) voor de aanbesteding van de OV-concessie IJssel-Vecht. Hartelijk dank daarvoor.

Met deze brief geven wij graag onze reactie op het O-PvE. U beschrijft dat de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel gezamenlijk opdrachtgever zijn van de aanbesteding. En dat de belangrijkste kaders in de Nota van uitgangspunten van 2017 zijn benoemd.

U geeft aan dat voor de nieuwe OV-concessie voor reizigers en provincies een betaalbaar en toekomst vast openbaar vervoer biedt dat aansluit op de wensen en behoeften van de gebruikers. Daarom zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. De Concessies geven zo goed mogelijk invulling aan veranderende vervoerbehoefden en kwaliteitseisen van reizigers in de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel.
2. De kern van de Concessies, zijnde een sterk en voor reizigers en provincies betaalbaar Kernnet, verder versterken, om de toekomstvastheid van het Openbaar Vervoer te kunnen waarborgen.
3. De Concessies bieden ruimte voor de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe vervoersvormen/mobiliteitsdiensten binnen en buiten de concessie, om in veranderende vervoerbehoefden van de inwoners te kunnen blijven voorzien.
4. De Concessies maken het mogelijk landelijk overeengekomen afspraken over verdere verduurzaming van het Openbaar Vervoer (waar mogelijk versneld) te realiseren om een prettige leefomgeving in de provincies te realiseren.

Verder geeft u aan dat de nieuwe vervoerder in de nieuwe concessie de ruimte krijgt om het vervoeraanbod op het Kernnet verder te versterken. Daar waar de vervoervraag gering is kan de vervoerder voorstellen doen om het lijngebonden OV te verschuiven van aanbodgericht (met een vaste dienstregeling) naar vraaggericht, meer flexibel openbaar vervoer. Hierover heeft en houden Gedeputeerde Staten in samenspraak met stakeholders als de gemeenten de regie.

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

Verder heeft u eisen geformuleerd voor duurzaamheid en de transitie naar zero emissie openbaar vervoer, welke zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten en zijn afgestemd op de landelijke afspraken hierover.

Deze afspraken voorzien in de instroom van uitsluitend zero emissie materieel vanaf het jaar 2025. De concessiehouder krijgt de ruimte om deze versneld te realiseren mits dit niet ten koste gaat van het OV-aanbod. De stadsdiensten uit de A- en de B-categorie (Apeldoorn, Zwolle en Lelystad) dienen vanaf de start van de concessie emissievrij te zijn.

Tijdens de concessieperiode (2020-2030) is het mogelijk:

1. voor aantrekkelijk openbaar vervoer te zorgen voor de reizigers dat aansluit op hun mobiliteitsbehoefte;
2. in te spelen op nieuwe ontwikkelingen in de samenleving op het gebied van openbaar vervoer, mobiliteit en duurzaamheid;
3. ruimte en uitdaging te bieden aan de concessiehouder door functioneel omschreven eisen en hem opbrengstverantwoordelijk te maken;
4. aan te blijven sluiten op de doelen van de concessieverlener.

### **Reactie**

De gemeente Zwolle heeft ambitie. Zo is in de Omgevingsvisie opgenomen dat de stad verder gaat verstedelijken. De bereikbaarheid van de stad en regio komt daarmee verder onder druk te staan.

Een groot deel van de verplaatsingen naar Zwolle vindt plaats binnen de regio Zwolle (Daily Urban System). De regio is sterk aangewezen op de werkgelegenheid en onderwijsinstellingen. De reistijdverhouding tussen het interregionale openbaar vervoer en de auto is goed in de spitsuren voor reizen van/naar het centrumgebied van Zwolle. Voor andere economische werklocaties in Zwolle is dit ongunstiger. Om die reden willen wij de positie van het railnetwerk in Zwolle en de regio versterken, het aantal knooppunten vergroten en daar het openbaar vervoer op afstemmen

Als gemeente Zwolle zijn we (in afstemming met de provincie Overijssel) bezig met het opstellen van een nieuwe Mobiliteitsvisie voor de komende 10 a 15 jaar. Een van de kansrijke elementen ten aanzien van het opvangen van de verwachte mobiliteitsgroei is het heroverwegen van het Openbaar Vervoer. Op dit moment rijden hebben vrijwel alle buslijnen een herkomst, bestemming of tussenstop op het station. Als gemeente Zwolle zien we juist ook kansen in het ontwikkelen van zogenaamde Hub's of overstaplocaties, waarmee 1) het station ontlast wordt, 2) de reistijdverhouding tussen OV en auto verbetert en 3) de kosten mogelijk beperkt worden.

In de huidige uitvraag wordt een eventueel ambitieus programma niet heel concreet gemaakt. De concessie-uitvraag heeft een looptijd van (tenminste) 10 jaar. Met de huidige uitvraag lijkt vooralsnog alleen maar oud-voor-nieuw te worden ingeruild, met her en der wijzigingen op accenten.

Wij betreuren het dat het vooralsnog enige visie over het openbaar vervoer in de toekomst in dit O-PvE ontbreekt. Er lijkt hiermee de komende jaren weinig tot geen

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

ruimte voor vernieuwingen of andere inzichten, anders dan eventuele initiatieven vanuit de concessiehouder.

En dat deze uitvraag de mogelijkheid om multimodale concessies te realiseren gedurende de komende 10 jaren in de weg lijkt te staan. Multimodale concessies bieden de reizigers de beste garantie voor een goed op elkaar afgestemd netwerk van vervoersmogelijkheden.

In overleg met de provincie en recent overleg d.d. 1 oktober 2018 is afgesproken dat gezamenlijk twee onderzoeken gehouden (gaan) worden waarvan de uitkomsten nog meegenomen kunnen worden bij de aanbesteding en uiteindelijke concessie. De onderzoeken zijn:

- A. Het opstellen gebiedsplan wonen, mobiliteit en parkeren centrumgebied. Waarin studie wordt gedaan naar de raakvlakken en de gevolgen van verdichting, functiemenging en transitie voor de vervoerstromen. Waaronder de OV-routes, haltes en de mogelijke betekenis van mobiliteitsconcepten zoals mobility as a service. De betekenis van ketenverplaatsingen en de verschillende rollen van stakeholders zoals vervoerder, corporaties, ontwikkelaars en bedrijven wordt hierin benoemd.
- B. Een studie naar de wijze waarop we komen tot multi modale overstaplocaties. Waarbij onderzoek wordt gedaan welke regionale buslijnen rechtstreeks naar bestemmingen aan de ring kunnen gaan door realisatie van overtaplocaties, met als doel reistijdverkortung voor het openbaar vervoer en het stationsgebied te ontlasten.

#### *Advies*

De gemeente Zwolle adviseert meer rekening te houden met een veranderende mobiliteit en de transitie. De werkelijkheid is complex. Welke veranderingen we beogen is middels dit O-PvE onduidelijk. Ook het tempo waarin andere vervoersconcepten zich aanbieden is onbekend voor wegbeheerder, concessieverlener en concessiehouder. En juist de andere vervoersconcepten zijn geen onderdeel van deze concessieverlening.

De gemeente Zwolle wil graag een actieve rol spelen in zowel de voorbereiding als uitvoering van de concessie. En bij het voorstel om ook de betrokken partners en stakeholders in de stad en regio (zoals scholen en bedrijven) een duidelijke positie te geven bij de uitvoering van de concessie en met name de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsdiensten. Ook de samenhang en samenwerking met het programma beter benutten en vervolgprogramma slim en duurzaam is hierin van belang.

Door een intensievere samenwerking met alle betrokkenen komen we tot een betere visieontwikkeling en borging van flexibiliteit en doorontwikkeling t. Wij adviseren de geformuleerde eisen t.a.v. de realisatie van vervoersplannen, evaluatie en ontwikkelmomenten op de ambitie aan te passen.

Tevens adviseren wij in de toekomst multimodale voordelen mogelijk te maken. De gemeente Zwolle werkt graag actief in regio zwolle verband samen met provincie, gemeenten en andere partners aan een gezamenlijke studie naar het optimaal benutten van het regionaal spoor, samen met het busverkeer en ketenmobiliteit om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Dit vormt onderdeel van de

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

mobiliteitsagenda west Overijssel en het omgevingsplan regio Zwolle. Wij adviseren de uitkomsten hiervan mee te nemen in de concessie.

### **Rol wegbeheerder / gemeente Zwolle**

Het Ontwerp PvE omschrijft de rol van de gemeente. Zo is hierin de gemeente Zwolle verantwoordelijk gesteld voor de aanleg, beheer en beschikbaar stellen van de infrastructuur. Tevens wordt hierin gesuggereerd dat de concessiehouder bij wegwerkzaamheden hoe dan ook door de wegbeheerder wordt gecompenseerd. Hier wordt verwezen naar het samenwerkingsconvenant openbaar vervoer West Overijssel. Waarin taken en verantwoordelijkheden zijn benoemd en ten aanzien van werkzaamheden slechts onder voorwaarden compensatie mogelijk is.

Bij voorstellen tot wijziging in de lijnvoering is gebruik van de huidige infrastructuur inclusief bestaande haltes vertrekpunt. Ontwikkeling en planvorming door de concessiehouder zoals routewijzigingen is mede afhankelijk van investeringen in de infrastructuur. Wij zien hierin een grote bedreiging in de vernieuwingsdrang de bij de concessiehouder wordt belegd en de haalbaarheid van ambities in een businessmodel. En mogelijk ongelijke behandeling gezien de nieuwe concessiegrenzen.

### *Advies*

In het O-PvE moet helder zijn wanneer er sprake is van compensatie. Daarnaast is om doorontwikkeling/transitie in het openbaar vervoer mogelijk te maken, uitzicht omtrent de uitvoerbaarheid van infrastructurele aanpassingen gewenst. Huidig vertrekpunt is dat de gemeente Zwolle geen aan het openbaar vervoer gelabelde middelen beschikbaar heeft voor infrastructurele aanpassingen. Wij adviseren de concessieverlener hiervoor de nodige reserveringen in acht te nemen.

### **Scope en duur concessie**

Het O-PvE en de toelichting stralen vertrouwen uit in de vernieuwingsdrang en – kracht. Hierin wordt de transitie bij de nieuwe concessiehouder belegd. Waarbij zij in de ontwikkeling gebonden zijn aan huidige lijnen, financiële kaders vanuit de opdrachtgever, derden, overlegstructuren en wegbeheerders zoals de gemeente Zwolle. Daar zit een groot risico.

Uitgangspunt is een ‘ademende’ concessie die de concessiehouder stimuleert om steeds zo goed mogelijk in de vervoersbehoeften van reizigers te voorzien. In het O-PvE wordt niet duidelijk wat de vervoersbehoeften binnen Zwolle en de regio concreet zijn.

Tevens gaat het O-PvE uit van het bij de concessiehouder beleggen van het analyseren van trends en knelpunten, maar ook de doorontwikkeling en transitie door het omarmen van mobiliteitsconcepten. Met als doel het vervoer optimaal af te stemmen op de behoeften van Reizigers. De trends en transitie zitten vooral in de opkomst van de vervoersdiensten die juist geen onderdeel zijn van deze concessie. De vraag is dan ook hoe concessiehouders kunnen ontwikkelen.

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

Het komt erop neer dat alle kleinschalige alternatieven buiten de concessie om worden geregeld en/of aan de vrije markt en participatiemaatschappij worden overgelaten. In de concessie zullen alleen reguliere bussen voor meer dan acht personen worden ingezet. De gemeente Zwolle betwijfelt of de markt zal inspringen op het ontwikkelen en aanbieden van kleinschalige mobiliteitsconcepten.

Als gevolg van de keuzes is het gevaar dat de samenhang in het vervoerssysteem verloren gaat doordat regie op het totale aanbod ontbreekt. Het is van belang dat concessiehouders de gelegenheid krijgen in de totale reis te voorzien. Van deur tot deur. Dat kan bijvoorbeeld door het inzetten van grote bussen middels de (buurt)bussen, belbussen, door concessiehouder gearrangeerde meerij-initiatieven en door fietsen beschikbaar te stellen bij belangrijke haltes en OV knooppunten. De vervoerder kan hierbij ook het doelgroepenvervoer inschakelen via afspraken met de uitvoerders daarvan.

#### Maatwerkoplossingen

Een deel van de maatwerkoplossingen is nu nog niet als openbaar vervoer gedefinieerd en valt daarmee niet onder de Wet Personenvervoer 2000. Het regeerakkoord geeft aan dat pilots mogelijk zijn in alternatieve vormen van vervoer. En dat het OV een goed alternatief dient te zijn voor de auto, waarbij het belang van de reiziger voorop staat. Van A naar B. En dat wet en regelgeving wordt aangepast zodanig dat OV-bedrijven flexibel en vraaggericht vervoer mogen aanbieden. Ook is er ruimte voor experiment voor provincies die met nieuwe vormen van doelgroepenvervoer, openbaar vervoer en deelsystemen willen experimenteren.

Tot het moment dat wet- en regelgeving is aangepast zijn er wellicht tussenoplossingen mogelijk. Het O-PvE geeft aan dat de concessieverlener bij C-lijnen kan besluiten andere mobiliteitsdiensten. En zelfs dat Concessiehouder kan besluiten c-lijnen op te heffen zonder alternatieve mobiliteitsdienst. Deze tussenoplossing resulteert mogelijk in het gebrek aan stimulans voor doorontwikkeling bij de concessiehouder.

Gezien de doelstellingen als de Reiziger centraal, de transitie en de beperkende wet- en regelgeving is centrale regie over alle vervoerssystemen belangrijk.

De gemeente Zwolle maakt zich zorgen over de status van de maatwerkoplossingen, als deze bestaand regulier OV op basis van het PvE mogen vervangen bij een te geringe vervoervraag.

De concessieverleners verwachten veel van concessiehouders voor het aanbieden op het vlak van doorontwikkeling en maatwerkoplossingen (OV-vangnet). De vraag is wat gebeurt als een "dienst" verliesgevend is en weer wordt opgeheven. Wie zorgt er dan voor dat het "gat" opgevuld gaat worden of wordt de reiziger c.q. de inwoners aan hun lot worden overgelaten?

De gemeente Zwolle heeft grote zorgen voor het bereikbaar c.q. mobiel houden van de inwoners en bezoekers van de stad en regio. Deze concessie vraagt in het kader van bereikbaarheid mogelijk om anders denken: hoe het OV gebruikt kan worden om mobiliteit tegen te gaan. Bij 'nieuwe wijken' door bijvoorbeeld vanaf dag 1 te

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

voorzien in goed openbaar vervoer om daarmee de aanschaf van een 2<sup>e</sup> auto en extra mobiliteit te voorkomen. . Door de opbrengstverantwoordelijkheid bij de concessiehouder te beleggen staat de wordt de concurrentiepositie van het OV ten opzicht van de auto niet verbeterd.

#### *Advies*

De gemeente Zwolle adviseert het O-PvE aan te passen door expliciet ruimte voor andere vervoersconcepten onder verantwoordelijkheid van de concessiehouder mogelijk te maken. Zoals de pilots als uitgevoerd in Rijssen Holten met flexibele lijnvoering en kleinschalige voertuigen.

En in de uitvraag de gelegenheid kleinschalige mobiliteitssystemen (die strikt juridisch niet binnen het OV passen) aan de concessie te koppelen en eventueel als pilots mogelijk te maken om hierdoor openbaar vervoer en publiek vervoer te combineren in het concessiegebied. Zo valt te denken aan pilot Kampen met (private) busjes en koppeling met andere vervoersstromen zoals het WMO-vervoer.

Tevens adviseren wij voor pilots en andere mobiliteitsconcepten middelen te reserveren om daadwerkelijk te kunnen experimenteren met kleinschalige vervoerconcepten en andere mobiliteitsdiensten.

#### *Concessieduur*

De gemeente Zwolle vindt het verstandig gezien de duur van de concessie naast permanente monitoring, op meerdere momenten het verloop te evalueren en op basis daarvan de gang van zaken bij te sturen. Mede omdat in het begin van de concessie Zwolle er wellicht nog naweën zij van het verplaatste busstation. Maar er ook werkzaamheden worden uitgevoerd zoals de realisatie van de fietsenkelder aan de centrumkant van het station en de toe leidende wegen. Hierdoor is intensieve samenwerking nodig. Bijvoorbeeld een review elke 3 jaar met alle betrokken partijen vergroot de mogelijkheid voor aanpassingen.

De mid-term review zoals benoemd valt nagenoeg gelijktijdig met de oplevering van het tweede ontwikkelplan. Gezien de noodzaak om evaluatie en ontwikkeling mee te kunnen nemen in de planvorming pleit de Gemeente Zwolle voor een correcte tijdsperiode tussen beide momenten.

#### **Aanbod**

Mobiliteit is in transitie. Het O- PvE gaat uit van het behoud van huidige OV-lijnen. Waarbij ontwikkelruimte is geformuleerd in eisen voor de A/B en C lijnen.

Om reden van flexibiliteit gebruikt u deze indeling in combinatie met minimale eisen t.a.v. bediening. Feitelijk betekenen de eisen een verdere verschraving van het openbaar vervoer. In de toelichting is aangegeven dat reizigers op straat niets van de driedeling merken. Echter bestaat de kans dat een Zwolse Stadsbus straks minder rijdt, zodat reizigers dit wel degelijk merken. Dat staat voor de Gemeente Zwolle niet gelijk aan 'de Reiziger Centraal'. Minder OV (lagere frequentie) leidt aantoonbaar tot vereenzaming, en staat in contrast met de ambitie voor een inclusieve stad.

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

U verwacht hiermee dat de concessiehouder ruimte heeft voor vernieuwing en ontwikkeling. En dat dit OV netwerk aansluit bij de vervoersbehoeften.

Waarbij voor de A-lijnen (de sterke lijnen die een hoofdnetwerk vormen en economische kernen verbinden) de kaders strak zijn, en er geen ontwikkelruimte is behoudens aanpassing van ritfrequentie.

De B-lijnen (in Zwolle betreft het alle stadslijnen) minimaal het 1<sup>e</sup> jaar gereden dienen te worden conform het huidige niveau. Maar na het 1<sup>e</sup> jaar de concessiehouder het aanbod/aanpassingen in de bediening van de corridors mag doen en anders mag invullen. Het is de gemeente Zwolle onbekend wat de concessieverlener en daarmee de concessiehouder verstaat onder corridors.

En de concessiehouder C lijnen kan vervangen door andere mobiliteitsdiensten.

En van de C-lijn wordt omschreven dat deze lijnen

- niet optimaal aansluiten bij behoefte,
- beleidsmatig minder belangrijke functie hebben;
- op voorstel van de concessiehouder dan wel op verzoek van aan het OV netwerk kan worden toegevoegd.

Deze indeling vormt het uitgangspunt voor de eerste vijf jaar. Daarna kunnen de concessieverleners, in het kader van een zogenaamde Midterm Review (in 2025) besluiten de indeling van de lijnen op basis van het Ontwikkelplan voor de tweede vijf jaar aan te passen. Mogelijk betekent dit alleen een aanpassing van bijvoorbeeld een A, naar een B-lijn.

Of betreft het een volledige wijziging van een lijn (andere routevoering/ toevoeging) De gemeente Zwolle vraagt zich af wat zijn de criteria voor de afwegingen. En in hoeverre speelt de financiën, betrokkenheid en medewerking van de wegbeheerder hierin een rol spelen.

Verder is een minimum aantal hubs voorgeschreven binnen Zwolle, te weten Bergkloosterweg, Busstation en Katwolderplein/Centrum. Aanvullende hubs/verkenning hiernaar ontbreekt alsmede eisen t.a.v. deze hubs t.a.v. voorzieningen en locatie. De concessieverlener kan gedurende de concessie wel hubs toevoegen of laten vervallen. Dit oogt flexibel, maar in de praktijk weerbarstig. Voor realisatie van een nieuw hub zijn meer stakeholders dan alleen concessiehouder en concessieverlener noodzakelijk en is mede afhankelijk van beschikbare middelen.

Bij concessieverlening dient de inschrijver een vervoerkundige visie op de mobiliteit uitwerken op een aantal thema's/ onderdelen. Voor de gemeente Zwolle is het onduidelijk waar deze visie concreet aan moet voldoen, hoe hierop getoetst wordt en op welke manier dit bij de concessieverlening betrokken wordt. Ook spelen vragen zoals wie deze visie beoordeelt, wanneer de visie goed of juist niet goed is.

#### Advies

Dit pleit er weer voor om in gezamenlijkheid met de provincie en eerder benoemde stakeholders een visie uit te werken en te integreren in het programma van Eisen. En de gemeenten en andere stakeholders actief bij de beoordeling van de visie van de concessiehouder te betrekken.

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

### *Stadsdiensten*

De bereikbaarheid en ontsluiting van de wijken in Zwolle met het openbaar vervoer is voor de gemeente Zwolle een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van de stad en participeren van bewoners aan de maatschappij. Wij pleiten voor openbaar vervoer niet alleen op de hoofdinfra, maar ook meer in de haarvaten van de wijken. Het gedurende de concessie zondermeer opheffen van stadsdienstlijnen in Zwolle past niet in onze visie voor het duurzaam bereikbaar en toegankelijk houden van de stad voor bewoners en bezoekers en de inclusieve maatschappij die wij voorstaan. Wanneer bestaande stadsdiensten dreigen te komen te vervallen is een alternatieve vorm van openbaar vervoer wat ons betreft het (minimale) uitgangspunt.

### **Minimumeisen bedieningstijden en frequenties**

Het O-PvE geeft aan dat gedurende de looptijd de concessieverlener jaarlijks kan besluiten de minimumeisen aan te passen, indien de vervoerbehoefte daarvoor aanleiding geeft. Dit impliceert dat de huidige ondergrens nog verder omlaag kan, wat voor de Gemeente Zwolle niet acceptabel is. Terwijl wij ook beseffen dat het huidige OV op momenten ook vooral lucht vervoert (in stille uurtjes).

Ten aanzien van de dienstregeling en frequentie is het van belang aan te sluiten bij de OV-tijden zoals vertrek- en aankomst van treinen. Teneinde een goede deur- tot deur bereikbaarheid te kunnen faciliteren en concurrerend te kunnen zijn t.o.v. de auto zoals verwoord in het regeerakkoord 2017-2021.

De genoemde minimumbedieningsfrequenties in de avonduren doen geen recht aan het mobiel houden van onze inwoners- en bezoekers. Zo zijn voor B-lijnen in de avond na 20.00 uur, zaterdag en zondag geen minimum eisen gesteld. En voor C-lijnen in het geheel niet.

Voor specifiek scholierenlijnen is het gewenst dat de bediening wordt afgestemd op de schooltijden. Voor de stadlijnen en streeklijnen is minimaal bediening in het weekend, alle (koop)zondagen in Zwolle en in de avond gewenst voor de bereikbaarheid en ontsluiting van de stad als centrumfunctie van de regio.

Verder is op 1 oktober ambtelijk met het ministerie van I&W en de provincie in het kader van beter benutten spoor afgesproken dat specifiek ten aanzien van scholieren vervoer en mogelijk ook bedrijfsvervoer een gezamenlijke studie gaan doen naar de ontwikkeling en potentie van deze stromen. Om te komen tot gezamenlijke visie, nieuwe oplossingen en mogelijke pilots. Wat weer invloed heeft op de gestelde eisen in het O-PvE.

In het O-PvE is tevens is een vakantiedienstregeling opgenomen. De gemeente Zwolle pleit voor zorgvuldige omgang gezien de regionale verschillen en vakantiespreiding.

### *Nieuwe wijken*

Binnen de looptijd van de komende concessie staat ook Zwolle niet stil. De planning is dat Zwolle tot 2040 groeit tot 140.000 inwoners. Hiervoor zijn in de komende jaren circa 10.000 woningen nodig. Om deze groei goed te kunnen opvangen is een van de uitgangspunten in de Omgevingsvisie Deel 1 het versterken van de stedelijkheid en een groter centrumgebied. Stadshagen wordt afgebouwd, maar mogelijk wordt ook nog



Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

gezocht naar nieuwe woningbouwlocaties. In het voorliggende O-PvE lijkt geen rekening te zijn gehouden met een mogelijke uitbreiding van buslijnen tijdens de looptijd van de concessie. Het openbaar vervoer is echter een middel om de groei van de automobilititeit te beteugelen, zie ook de doelstellingen van het regeerakkoord 2017-2021.

Advies:

Geef bij de aanbesteding voldoende informatie over de ontwikkelingen en mobiliteitsopgave van de regio Zwolle. En daag ze uit om openbaar vervoer (multimodaal) door te ontwikkelen, te promoten en daarmee een waardig alternatief te vormen voor de auto.

### **Duurzaamheid**

De gemeente Zwolle juicht verduurzaming van het wagenpark toe. Verduurzaming van concessies is vanuit reizigersperspectief echter niet het belangrijkste punt. Het is mogelijk gunstig voor het imago van het OV.

Door in het O-PvE de eisen van verduurzaming in combinatie met opbrengst verantwoordelijkheid neer te leggen bij de concessiehouder wordt verduurzaming een financieel risico. Omdat onder andere het voor de vervoerder moeilijker wordt een sluitende businesscase te maken door de gewijzigde afschrijvingstermijnen van het materieel. En de vervoerder tevens verantwoordelijk is voor de financiering, realisatie en proces rondom laadinfrastructuur.

Als concessieverlener en uiteindelijk concessiehouder is het gewenst om de ambitie te hebben meer reizigers te trekken door het OV aantrekkelijker te maken. Dat is van belang vanuit duurzaamheidsoogpunt. De gemaakte afspraken op landelijk niveau over verduurzaming van het OV zal mogelijk sneller gaan dan het reguliere autopark. In het kader van de verduurzaming is het daarom zaak een verschuiving te bewerkstelligen van automobilititeit naar OV-mobilititeit. De gemeente Zwolle ambieert dat in de nieuwe concessies dit transitieproces een plek krijgt.

De provincie kiest voor met de in het O-PvE opgenomen eisen dieselbussen en overige voertuigen op diesel op de weg houden. Met de huidige technologieën is het mogelijk om het (openbaar) vervoer volledig emissievrij of emissie-arm te laten rijden. Daarmee kan een grote slag geslagen worden in de vermindering van de luchtvervuiling in de provincie en de verbetering van de gezondheid. Juist hybride bussen, die nu al op de markt beschikbaar zijn, kunnen goed worden ingezet voor streekvervoer. Deze ritten beginnen en eindigen in de stad en kunnen die stukken door dichtbewoond gebied emissievrij uitvoeren. Als tussenstap kiest u voor de veel schonere EuroVI bussen.

De gemeente Zwolle zou graag meer ambitie zien in verduurzaming van het OV. En in de concessie in te zetten op de inzet van emissievrij vervoer in de stad door inzet van hybride- of waterstofbussen voor het streekvervoer en emissievrij busvervoer in de stad.

Ten aanzien van duurzaamheid is de gemeente positief over het principe dat het stadsvervoer in Zwolle vanaf de start van de concessie elektrisch dient te zijn. Wij

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

beschouwen dit als een zeer welkome bijdrage in ons beleid dat gericht is op het optimaliseren van de leefbaarheid, met name in de binnenstad.

Wel roept dit de vraag op wie de laadinfra en de daarvoor benodigde ruimte zal financieren. De gemeente gaat uit dat de realisatie van laadinfrastructuur door concessieverlener wordt gefinancierd.

In het O-PvE geeft u aan dat de Concessieverleners overwegen om zelf de basisvoorzieningen te realiseren op verplichte locaties. De gemeente Zwolle vraagt zich daarbij af wat waar deze overweging vanaf hangt, wanneer dit duidelijk wordt en wat verplichte locaties zijn. En dat hierover tijdig overleg wordt gevoerd met de wegbeheerder of eigenaar en belanghebbenden inzake de ruimtelijke impact en inpassing van noodzakelijke laadinfrastructuur. De gemeente Zwolle gaat ervan uit dat de concessieverlener inhoudelijk en financieel in dit proces voorziet (inclusief eventuele informatieavonden, bezwaarprocedures etcetera).

### **toegankelijkheid**

De Gemeente Zwolle vindt toegankelijkheid erg belangrijk. Ook voor het openbaar vervoer. In het kader van het formuleren van de eisen is het van belang inzicht te hebben in doelgroep, verwachtingen, wensen en landelijke richtlijnen. Het is van belang dat in het O-PvE voldoende ingegaan wordt in de toegankelijkheid van het materieel voor rolstoelers, rollator en kinderwagen. Dit geldt ook voor vervangend vervoer en versterkingsritten.

Wij zien in het O-PvE niet terug de verplicht voor chauffeurs om te helpen bij instappen? Zonder hulp is het voor sommige mensen niet mogelijk om goed gebruik te maken van het OV (bijvoorbeeld hulp bij vastzetten).

Ook wordt in het kader van aanbod in relatie met toegankelijk niet ingegaan op bestemmingen die altijd bediend dienen te worden met openbaar vervoer, ook bij lage reizigersaantallen. Hierbij denken wij aan belangrijke bestemmingen zoals winkelcentra, begraafplaatsen, doktersposten, bejaardentehuizen, etc.

### *Advies*

De Gemeente Zwolle en de Stichting Toegankelijkheid ontvangen veel klachten over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het gedrag van chauffeurs. Zij beleven het openbaar vervoer anders dan de reguliere reiziger. In het kader van monitoring van de klantbeleving adviseren wij deze specifieke doelgroepen uit te lichten. Ook adviseren wij minimaal een instructie door ervaringsdeskundigen op te nemen in het eisenpakket. Tenslotte adviseren wij in het vervolg de kennis en expertise van belangenorganisaties zoals Rover en Toegankelijk Zwolle te betrekken.

### **Seniorenraad**

De Seniorenraad Zwolle heeft ambtelijk een reactie op de aanbesteding opgesteld. Deze sturen wij mee met het verzoek deze integraal mee te nemen in de beoordeling, reactie en vervolg.

## bericht

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

Mocht u nog vragen hebben dan kunt u zich wenden tot de heer J. van Loon (telefoonnummer 038-4982756).

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris

Datum 21 september 2018

Ons kenmerk

**bijlage onderverdeling lijnen Zwolle in O-PvE**

A-lijn

71 Emmeloord-Zwolle  
29 Zwolle-Coevorden  
83 Zwolle – Dedemsvaart  
100 – Nunspeet - Zwolle  
201 Apeldoorn NS - Zwolle  
202 Apeldoorn NS – Vaassen – Zwolle  
203 Apeldoorn NS - Hattum - Zwolle

B-lijn

40 – Zwolle-Meppel  
74 Kampen-Genemuiden-Hasselt-Zwolle  
161 Deventer-Zwolle  
166 Raalte- Zwolle  
167 Ommen-Zwolle  
171 Zwolle-Vollenhove  
649 Zwolle- Dedemsvaart (scholierenlijn)  
664 Lemelerveld – Zwolle (scholierenlijn)  
668 Zwolle-Herfte (scholierenlijn)  
200 Nunspeet-Zwolle

641 Zwolle-Kampen-Emmeloord-Urk (scholierenlijn)  
1 Stadshagen– station - Oosterenk Stadsdienst  
2 Holtenbroek - Station - Ittersumbroek  
3. Berkum – Station – Assendorp  
4. Ittersumerbroek – Station – Aalanden  
5. Station – centrum – Westenholte  
7 Station – Oosterenk  
8. Station – Assendorp – Oosterenk  
9. Station – Deltion campus

C-lijn

10 Stadshagen – Deltion Campus C  
12 Station – Centrum - Zwartewaterallee  
267 Zwolle-Ommen  
503 Zwolle-Heino (Buurtbus)  
609 Zwolle- Heerde – Deltion Campus (scholierenlijn)  
640 Zwolle – Meppel (Scholierenlijn)  
600 Nunspeet – Elburg - Zwolle Deltion (scholierenlijn)  
601 Apeldoorn- Zwolle Deltion (scholierenlijn)  
602 Epe – Zwolle Deltion (scholierenlijn)  
609 Zwolle busstation – Deltion – Heerde transferium (scholierenlijn)