

DATUM	9-5-2022
AAN	Commissie M&M
VAN	Gedeputeerde Arne Schaddelee
ONDERWERP	Vragen en toezeggingen Nota van Uitgangspunten nieuwe OV concessies en OV-netwerkperspectief uit de commissie M&M op 28 april 2022

Geachte dames en heren,

Naar aanleiding van de uitgebreide behandeling van de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe OV concessies en het OV-Netwerkperspectief in de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 28 april 2022 doe ik u zoals toegezegd deze memo toekomen ter voorbereiding op het statendebat van 11 mei.

Deze memo bevat drie onderdelen waarin uw vragen en de toezeggingen uit de commissievergadering van een antwoord zijn voorzien:

- Een algemeen deel met daar in uitleg over vragen over de betrokkenheid van PS bij het Programma van Eisen en prioritering van de uitgangspunten uit de Nota van Uitgangspunten;
- Toelichting op een aantal vragen over inhoudelijke aspecten van NvU en het OV-NWP die aan de orde zijn geweest;
- Een aantal meer detaillistische vervoerkundige vragen

In algemene zin hecht ik eraan om te benadrukken dat in de Nota van Uitgangspunten de hoofdlijnen van kritiek uit uw Staten op de huidige concessies ter harte zijn genomen. Hoofdlijnen door u geuit tijdens de debatten over b.v. de evaluatie van de huidige concessies en het Rekenkamerrapport naar de sturing in onze OV concessies. Namelijk dat u vindt dat wij als provincie en daarmee ook u als Staten meer regie en invloed moeten kunnen uitoefenen tijdens de looptijd van de concessies en dat we bij de nieuwe aanbesteding niet verrast moeten worden met drastische rationalisering en wijzigingen in het netwerk. Deze twee hoofdlijnen zijn ook duidelijk terug te vinden in de vier hoofddoelen van de NvU waar straks de focus in de OV concessies op ligt: een brede reizigersdoelgroep, een excellente uitvoering, flexibiliteit en wendbaarheid, en duurzaamheid. En daarnaast ook in het vertrekpunt om zoveel mogelijk bij het huidige netwerk te blijven de start van de concessie.

In de hoofddoelen brede reizigersgroep en flexibiliteit is de garantie ingebouwd dat we als provincie gedurende de looptijd meer invloed op de ontwikkeling van het lijnennet kunnen uitoefenen en ook dat de fijnmazigheid en het aanbod overal in de provincie een duidelijke rol spelen. Tijdens de nieuwe herijkmomenten in de concessies is ook bijsturing op hoofdlijnen mogelijk. Het is ook een mogelijkheid om de concessiehouders de hele concessieperiode goed scherp te houden. Zo is een excellente uitvoering voor de reizigers ook bereikbaar. En zo is het ook beter mogelijk om uw invloed als Staten al of niet via de uitvoeringstaak van GS handen en voeten te geven. Dit om een beter evenwicht tussen het publiek belang van de reiziger en de provincie en het ondernemersbelang van de vervoerder te krijgen.

1. Algemeen over het proces van concessieverlening

Betrokkenheid staten bij PvE

De NvU is een beleidsdocument en bevat 27 samenhangende uitgangspunten, die onder de 4 hoofddoelen vallen van de concessieverlening (flexibel, duurzaam, excellente uitvoering en een brede reizigersgroep, zie pagina 23 van de NvU). Met de NvU stelt u de kaders vast waarbinnen het PvE wordt opgesteld. Het Rekenkameronderzoek naar Sturing door PS en GS in de OV concessies dat uw Staten hebben laten uitvoeren eind 2021 en dat in uw Staten is behandeld legt dat helder uit. Het PvE is *geen* beleidsdocument maar is een document dat geschreven wordt en bedoeld is voor de inschrijvende partijen (de vervoerders). Het is de vertaalslag van de door u vastgestelde uitgangspunten in wellicht wel enkele honderden functionele en technische eisen of zoals de wet zegt 'voorschriften'.

De concessieverlening is een moment van nieuwe afspraken met de vervoerder. Op allerlei gebied. Bij deze concessieverlening gaan we uit van het zoveel mogelijk voortzetten van het huidige netwerk en dit gezamenlijk verder ontwikkelen gedurende de concessieperiode. We eisen flexibiliteit van de nieuwe concessiehouders. De concessieverlening is dus niet het moment waarop het netwerk van het OV voor 10 jaar wordt vastgelegd. Integendeel. De concessie heeft als één van de hoofdoelen flexibiliteit en het netwerk kan meebewegen met wat er in de maatschappij gebeurt of met uw ambities. Mits het financieel mogelijk is. Het jaarlijkse vervoerplanproces is daarin ieder jaar weer een belangrijk moment waarmee stapsgewijs de ambitie gerealiseerd wordt. Daar wordt ieder jaar weer een uitgebreide procedure voor gevolgd met participatie van zowel stakeholders als gemeenten.

In de Wet Personenvervoer 2000 (wp 2000) is vastgelegd dat het vaststellen van het PvE (voorschriften van de concessie) een bevoegdheid is van GS. In de wp 2000 is ook vastgelegd dat het ROCOV als wettelijk adviesorgaan van de reizigers adviesrecht heeft op het PvE alvorens deze vastgesteld wordt door GS. Andere inspraak of reactiemogelijkheden zijn niet wettelijk voorzien. GS heeft ervoor gekozen de inspraak vanuit de stakeholders op het PvE breder uit te voeren en ook de gemeenten de gelegenheid te geven een reactie op het PvE te geven.

In de Nota Contouren Participatie die u in april 2021 heeft vastgesteld heeft u als Staten ervoor gekozen om de statencommissie ook een rol toe te delen in dit proces. Over de betrokkenheid van PS bij het PvE is het volgende in de door uw Staten vastgestelde nota Contouren Participatie OV concessies opgenomen (PS 2021MM04):

“In de tweede fase, die van het Programma van Eisen (PvE), worden twee documenten opgesteld: het Ontwerp PvE en het definitieve PvE. Beide documenten worden door GS vastgesteld. In de periode waarin het ontwerp PvE ter inspraak ligt wordt PS in een Benen op Tafel sessie meegenomen in de keuzes die er in het ontwerp PvE gemaakt zijn. Het definitieve Programma van Eisen inclusief de reactienota (met reacties van insprekers op het ontwerp PvE en de provinciale reactie hierop) wordt ter informatie aan PS verzonden. “

U heeft hiermee de mogelijkheid GS aandachtspunten en opvattingen mee te geven voor de vaststelling van het definitieve PvE. Deze vorm van raadpleging zou ook wat GS betreft in een commissievergadering vorm kunnen krijgen, maar uiteraard gaat u als Staten over uw eigen agenda.

Prioritering van uitgangspunten

In de commissie is gesproken over een mogelijke prioritering van de uitgangspunten en een doorvertaling door GS hiervan in het PvE en vervolgens in de verdere bestekonderdelen zoals gunningscriteria, die als aanbestedingsdocumenten worden gepubliceerd op Tendered. Voor deze laatste stap gelden ook harde juridische en aanbestedingsregels. De weg van de Nota van Uitgangspunten naar gepubliceerd bestek kent dus verschillende schakels. Er is geen 1 op 1 koppeling van de uitgangspunten aan het bestek, maar een kwestie van doorvertalen via het Programma van Eisen.

In het uitgangspunt 27, de aanbestedingsstrategie beschrijven we dat de concessie gegund wordt aan de partij die het meest aan onze doelen kan bijdragen. De strategie is daarom gericht op het selecteren van een inschrijving:

1. van een concessiehouder met (vervoerkundige) ontwikkelkracht in partnerschap;
2. van een concessiehouder die een excellente uitvoeringskwaliteit biedt en die doet wat hij belooft;
3. waarin flexibiliteit aanwezig is om mee te bewegen met de trends en ontwikkelingen;
4. die betrouwbaar invulling geeft aan de duurzaamheidsambities en een zo breed mogelijke groep reizigers bereikt;
5. tegen een eerlijke prijs.

We selecteren een inschrijving die het meest bijdraagt aan deze doelen. De Nota van Uitgangspunten is een doorvertaling van de vier doelen die we met de concessieverlening hebben in een samenhangend geheel van uitgangspunten. Het is dus geen willekeurige losse opsomming. Al deze uitgangspunten zijn nodig om tot een robuuste en evenwichtige concessie te komen in het belang van de reizigers.

De meest uitgangspunten vallen in de volgende stap van het traject van concessieverlening in onderdelen uiteen. Sommige onderdelen worden uitgewerkt als harde eis of voorschrift in het PvE, sommige landen ook bij de monitoring of de bonus malus regeling. Sommige krijgen een andere plek in het bestek van de

concessieverlening zoals in de gunningscriteria of bij de concessiebeschikking. En sommige uitgangspunten krijgen pas vorm bij de implementatie van de concessies bij het inregelen van de werkwijze met de nieuwe vervoerders.

Zo gaat het uitgangspunt brede reizigersgroep over zowel fysieke toegankelijkheid, als mentale toegankelijkheid, als klantvriendelijkheid, als kwaliteit van de reisinformatie en de tevredenheid van de reizigers als KPI. Daar zijn eisen, monitoring en andere contractuele afspraken en nadere uitwerking tijdens de implementatieperiode met de winnende vervoerders mee gemeoid.

Bij deze concessieverlening gaan we uit van het zoveel mogelijk voortzetten van het huidige netwerk en dit gezamenlijk verder ontwikkelen. Het uitgangspunt "Beschikbaarheid van het OV ook bij regionale verschillen, Groeien en Koesteren (23)" zal hoofdzakelijk zijn beslag krijgen tijdens de concessieperiode met de jaarlijkse vervoerplannen.

Een wezenlijk onderdeel van het proces van concessieverlening is het spel met de markt: hoe bereiken we onze doelen tegen een goede prijs. Dit vraagt om een uitgekiende aanpak en balans tussen wat we eisen en hoe we gunnen en een goede balans tussen kwaliteit en kwantiteit. Met kwantiteit bedoelen we bij een concessieverlening de hoeveelheid Openbaar Vervoer die de inschrijvers aanbieden. Er is dus geen keuze tussen meer aandacht voor prijs of voor kwaliteit. De hoeveelheid vervoer die de inschrijvers aanbieden vertaalt zich voor de reizigers immers direct in meer of minder Openbaar Vervoer en dus in kwaliteit.

De uitwerking van de uitgangspunten in eisen en verdere besteksdokumentten (vormgeven van het spel met de markt) in een samenhangend geheel is aan GS en is ook onderworpen aan de minutieuze en strenge juridische kaders en regels, die aan een proces van Europese aanbesteding gesteld worden. Dit om te zorgen dat er een rechtsgeldige aanbesteding plaats vindt met de best denkbare uitkomst voor de reizigers.

Concluderend is het prioriteren van losse uitgangspunten en het vertalen van deze prioritering in de verdere besteksdokumentten niet mogelijk. Het aangeven met een statenuitspraak van meer of minder belang aan de vier doelen kan wel.

2. Inhoudelijke vragen en toezeggingen bij NvU en NWP

Proces Vervoerplannen positie Raads- en Statenleden

Meesturen en bijsturen: meer en anders

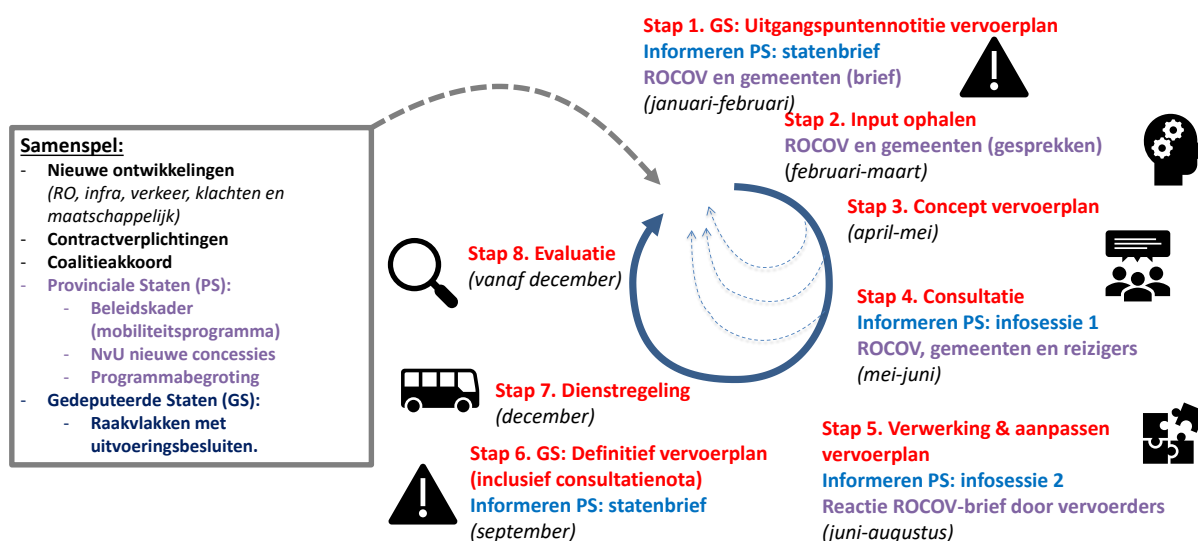
Voor beide nieuwe concessies geldt een gedeelde ontwikkelrol en opbrengstverantwoordelijkheid. Dat betekent dat in de nieuwe concessies de provincie directeur de jaarlijkse ontwikkeling van het OV kan bijsturen. In de huidige U-OV concessie was dit al zo. In de huidige Syntus Utrecht concessie van de provincie is dit nu nog lastiger omdat veel is vastgelegd in een inhoudelijk programma voor de duur van de concessie. De vervoerder heeft in de huidige Syntus Utrecht concessie het laatste woord. Bij de nieuwe concessies is dit in mindere mate het geval. De concessie is daarmee flexibeler en wendbaarder, een belangrijke wijziging.

Het jaarlijkse vervoerplanproces is in deze flexibiliteit een moment van bijsturing. Het proces is de afgelopen jaren doorontwikkeld vanuit de wens van de staten om betrokken te zijn. Dit zetten we door.

Uitgaande van een stabiele situatie doorlopen we het vervoerplanproces op de manier zoals in onderstaand schema stapsgewijs is beschreven. Inclusief de betrokkenheid van de stakeholders en uw Staten. Dit is ook wel eerder met uw Staten en uw voorgangers in vergelijkbare vorm gedeeld. Zoals te zien is, is dit zeker in tijd, een strak en qua participatie uitvoerig geregisseerd proces, waar provincie Utrecht landelijk uniek in is. In het Rekenkamer rapport over de sturing van de OV concessies zijn geen wijzigingen voor dit proces voorgesteld.

Voor de beide concessies (nu en na de concessieverlening van de nieuwe concessies) geldt dat er minimaal één keer per jaar een vervoerplan wordt opgesteld door de vervoerders in overleg met de provincie. Deze processen worden voor beide concessies gelijktijdig uitgevoerd. De afgelopen jaren is er toegewerkt naar een stabiele jaarcyclus. De reizigersconsultatie is ingevoerd en verbeterd en de coproductie van provincie – ROCOV – gemeenten en het proces met de Staten is explicieter gemaakt. Alleen in de COVID-19 periode is er noodgedwongen van het proces afgeweken. De normale gang van zaken is inmiddels gelukkig weer hervat.

Hieronder staat het huidige vervoerplanproces nog eens beschreven. Dit ter verduidelijking, ook omdat er in uw midden recent nieuwe woordvoerders zijn gekomen. Ik stel ook enkele aanscherpingen rond rol gemeenten en uw Staten voor.



Stap 1 Uitgangspuntennotitie Vervoerplan jaar x+1

De provincie Utrecht, bepaalt als opdrachtgever, procesmatige, inhoudelijke en financiële uitgangspunten in januari. Het samenspel van nieuwe ontwikkelingen, contractverplichtingen beleidskaders, begroting vormt de basis voor de jaarlijkse uitgangspuntennotitie, die door GS op basis van de Wet personenvervoer 2000 wordt vastgesteld.

PS, ROCOV en de gemeenten (ambtelijk) worden hierover geïnformeerd.

Deze stap vindt plaats in januari-februari jaar x

Stap 2: Uitvragen wensen bij ROCOV en gemeenten

In deze stap worden de wensen van ROCOV en gemeenten voor het nieuwe vervoerplan opgehaald.

De vervoerders vragen per brief aan ROCOV en alle gemeenten (ambtelijk) welke ontwikkelingen er zijn om rekening mee te houden voor het vervoerplan en welke wensen voor wijzigingen er zijn.

Deze stap vindt plaats in februari – maart jaar x

Stap 3: Concept vervoerplan

De vervoerders stellen een concept vervoerplan op.

Deze stap vindt plaats in april – mei jaar x

Stap 4: Consultatie

Het concept vervoerplan ligt voor ter consultatie. ROCOV, gemeenten en reizigers hebben de gelegenheid hier een reactie op te geven. De mate waarin dit gebeurt in de provincie Utrecht is uniek in Nederland. Hoewel de vervoerder tijdens deze periode optreedt als primaire afzender, ondersteunen wij dit proces met inzet van eigen middelen (website, twitter, en provinciepagina huis-aan-huisbladen). De vervoerders wordt verzocht om naast de gebruikelijke stakeholders als gemeenten en ROCOV ook reizigers en inwoners te betrekken.

Omdat wijzigingen in het vervoerplan vrijwel altijd plussen en minnen voor reizigers met zich meebrengen, bij welk financieel kader dan ook, komt het regelmatig voor dat er aandacht is voor de voorstellen in de media.

In deze stap wordt PS geïnformeerd via een infosessie (1) waarbij de wijzigingsvoorstellen uit de concept vervoerplannen door de vervoerders worden toegelicht. PS heeft de gelegenheid te reageren op de voorgestelde wijzigingen in de concept vervoerplannen.

Aan ROCOV wordt formeel (volgens de wet) advies gevraagd.

De gemeenten ontvangen het plan en dienen desgewenst reacties in.

Deze stap vindt plaats in april en mei van jaar x.

Stap 5: Verwerking en aanpassing vervoerplan

De consultatie biedt doorgaans waardevolle bouwstenen om het vervoerplan aan te scherpen, als daar aanleiding voor is. De vervoerders doen hier voorstellen voor.

In deze stap wordt PS geïnformeerd via een infosessie (2) waarin de reacties en de mogelijke aanpassingen op het concept vervoerplan worden toegelicht. PS heeft de gelegenheid hier op te reageren.

Deze stap vindt plaats in van juni tot augustus van jaar x.

Stap 6: GS stelt het definitieve vervoerplan vast

Nadat de vervoerders de plannen hebben opgesteld en consultatie hebben doorlopen en verwerkt wordt het resultaat aangeboden aan GS. Dit vindt uiterlijk plaats in september. Later is niet mogelijk door de benodigde tijd om het vervoerplan uit te werken in een dienstregeling. Eerder is niet mogelijk doordat het nodig is om de consultatie te verwerken tot een passend definitief vervoerplan.

Tijdens de GS-vergadering toetst GS (toetsvragen huidige bestek):

1. Voldoet het vervoerplan aan de concessie en de door de provincie vastgestelde uitgangspunten?
2. Heeft er voldoende afstemming met positief resultaat plaatsgevonden met aangrenzende OV-concessies?
3. Is er voldoende gemotiveerd en onderbouwd dat sprake is van een efficiency verbetering of een verbetering voor reizigers?

PS wordt in de stap geïnformeerd over de besluitvorming via een Statenbrief en beschikt daarmee over het definitieve vervoerplan inclusief de consultatie nota waarin staat wat er met de input van alle betrokken stakeholders en reacties uit de samenleving is gebeurd.

ROCOV ontvangt een reactie van de vervoerders op het gegeven advies.

De gemeenten worden geïnformeerd over het definitieve vervoerplan.

Deze stap vindt plaats in september van jaar x.

Stap 7: De dienstregeling

Na het besluit zorgen de vervoerders voor de technische uitwerking van de dienstregeling en tijdige communicatie richting reizigers. Medio december, gelijktijdig met de nieuwe dienstregeling van NS, start de aangepaste dienstregeling. Daarbij kan er ook sprake zijn van maatregelen die niet direct ingaan, maar later in het jaar.

Deze stap vindt plaats van september tot december jaar x.

Stap 8: Evaluatie

In de eerste maanden vindt een interne evaluatie plaats t.b.v. leer en verbeterpunten voor de volgende cyclus die inmiddels al weer begonnen is.

Deze stap vindt plaats begin jaar x+1

Naast het vervoerplanproces inclusief de bijbehorende infosessies voor uw Staten op twee cruciale momenten, wordt PS op de volgende momenten geïnformeerd over:

- de financiële stand van zaken van de concessies via de reguliere P&C cyclus;
- via de jaarrapportages van de prestaties van de OV-concessies;
- bij bijzondere omstandigheden (zoals bijvoorbeeld uitstel aanbesteding);
- projecten en programma's met betrekking tot OV, zoals bijvoorbeeld knooppunten of de sociale invalshoek.

Voorstel wijziging in vervoerplanproces

Naar aanleiding van het debat in de commissievergadering van 28 april stel ik voor om op twee punten in dit proces de procedure te verbeteren door de gemeenten nog meer te betrekken en de positie van uw Staten nog verder te versterken. Ik kom daar nog concreet bij u op terug:

- in stap 1 van het vervoerplanproces de gemeenten ook bestuurlijk nadrukkelijk te wijzen op de mogelijkheid van het inbrengen van punten in dit proces en daarbij ook hun gemeenteraad te raadplegen. Dit is overigens uiteraard altijd aan het betreffende gemeentebestuur om dit wel of niet te doen. De provincie kan niet treden in de gemeentelijke autonomie waar het het verkeer tussen raden en colleges betreft. Het proces wordt ook in een factsheet opgenomen en deze wordt naar de betrokken

gemeentebesturen gestuurd. Daarmee wordt inzichtelijk hoe rollen en taken zijn vastgelegd en waar en hoe input mogelijk is.

- de tweede infosessie naar een eerder moment in het proces verplaatsen. In het vervoerplanproces zijn nu jaarlijks twee infosessies met uw Staten opgenomen (in stap 4 en stap 5). Meer activiteiten in het vervoerplanproces zijn gezien de beperkte doorlooptijd en het al volle proces niet mogelijk. Een extra infosessie dus ook niet. Ik stel u voor de tweede infosessie uit stap 5 in september te verplaatsen naar het begin van het proces (stap 1/2). Dat wil zeggen na de brief van GS over de uitgangspunten van het nieuwe vervoerplan. U heeft dan de gelegenheid in een vroegtijdig stadium van het vervoerplan uw inbreng op het niveau van de uitgangspunten te geven. De infosessie van juli/augustus vervalt dan. Dat is mijns inziens mogelijk omdat u via een Statenbrief in september al wordt geïnformeerd door GS over de resultaten van het Vervoerplanproces. Deze kunt u dus altijd ter bespreking agenderen in de commissie.

Herijking tijdens de looptijd van de nieuwe concessies en betrokkenheid PS

De mogelijkheid tot herijking is een vorm van een midtermreview en een van de aanbevelingen uit het Rekenkameronderzoek.

Het doel van een herijking is flexibiliteit en wendbaarheid, om terug en vooruit te kijken naar de samenwerking, uitvoering en behaalde resultaten. Het geeft uw Staten ook een moment om invloed te kunnen doen gelden. Waar nodig stellen we monitoringseisen bij of leggen we andere accenten. Grote ontwikkelingen die (onverwacht) van invloed zijn op het OV gebruik kunnen leiden tot andere (financiële) afspraken gedurende de volgende termijn van de concessie.

Normale ontwikkelingen (bijvoorbeeld nieuwe haltes als gevolg van woningbouw) vallen onder het normale concessiebeheer en de flexibele concessie.

Net als bij de start van de aanbesteding is het streven om ook bij een herijking de ontwikkeling van het netwerk stapsgewijs door te laten gaan. Er ontstaat bij een herijkingsmoment dus geen geheel nieuw netwerk. Ook de herijking is uiteraard gehouden aan de verplichtingen in de concessiecontracten op basis NVU en PvE.

Wanneer de herijking start, begint er een proces dat vergelijkbaar is met het jaarlijkse vervoerplanproces. Wij informeren u over wat voor GS de thema's zijn van de herijking. U heeft dan de ruim de gelegenheid om hier een opvatting of reactie op te geven. Over de resultaten van de herijking informeren wij u via een Statenbrief. Voor het vaststellen van de herijkingsafspraken geldt hetzelfde als voor het jaarlijkse vervoerplan. De vaststelling vindt plaats door GS. Een uitzondering hierop is aan de orde wanneer GS herijkingsvoorstellen doet die niet binnen de scope van de Nota van Uitgangspunten of de afgesproken financiële middelen passen. Op dat moment legt GS de afwijking ter besluitvorming voor aan PS. Over de afwijkingen besluit PS.

Al of niet instellen Regioraad of Adviesraad

Met de overheveling van de regionale OV-taken van Rijksoverheid en gemeenten naar de provincies is de invloed van reizigers wettelijk geborgd door het instellen van het Reizigersoverleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer, het ROCOV. Feitelijk is dit een vorm van adviesraad maar dan vanuit reizigersbelangen. Wij hechten veel waarde aan de adviezen van ROCOV. Immers de reiziger hoort centraal te staan bij de uitvoering van het regionaal OV. De adviezen van het ROCOV zijn ook niet vrijblijvend, op een aantal onderdelen is sprake van een wettelijke adviesplicht. De ervaring leert dat wij adviezen over onder andere de jaarlijkse vervoerplannen vaak overnemen. Is dat niet mogelijk of wenselijk dan wordt dit naar het ROCOV toe onderbouwd in de vaste intensieve periodieke overleggen die wij met hen hebben. Ook wordt PS op de hoogte gesteld van de adviezen en wat er mee is gebeurd. Zowel in de afsluitende infosessie van het vervoerplanproces als in de statenbrief met bijlagen over het vervoerplan.

De invloed van de gemeenten is allereerst geborgd met de plicht voor de vervoerders om als eerste in iedere vervoerplanproces bij elke gemeente afzonderlijk op te halen wat de wensen en opvattingen zijn. Hierin klinken ook altijd de wensen, geluiden en ervaringen van lokale belangengroeperingen, reizigers en de lokale politiek in door. Daarnaast wordt ook nog via een ambtelijk OV beraad en ook via bestuurlijke overleggen met gemeenten input opgehaald. De ruime inspraak en betrokkenheid die wij proactief vervolgens organiseren bij onze plannen geven niet alleen gemeenten maar een ieder die zijn of haar mening over het regionaal OV kenbaar wil maken voldoende ruimte om inbreng te leveren. Deze mogelijkheden voor betrokkenheid en invloed zijn zelfs groter dan

in de BRU periode. Ook BRU kende een dagelijks bestuur met een beperkt aantal gemeenten op een behoorlijke afstand.

Voor een extra adviesraad vanuit de gemeenten zie ik dan ook geen meerwaarde. Bovendien zouden wel eens niet alle gemeenten deelnemen. Voor de kleinere gemeenten is dit een te groot tijdsbeslag en de politieke aandacht voor het OV is niet in alle gemeenten gelijk. Daarnaast kan het ook zijn dat sommige gemeentebesturen niet voor deze ongebruikelijke werkwijze zouden willen kiezen uit staatsrechtelijke overwegingen. Immers de raden verhouden zich tot hun colleges van B en W, die voor de uitvoering van het OV weer de gesprekspartner zijn van GS, die de uitvoeringstaak voor het OV hebben.

Door deze beperkingen zou het effect van een adviesraad ook mogelijk niet groot zijn en kan het ook tegen ons werken. Alle gemeenten zijn voor ons even belangrijk.

Dat een dergelijke raad er wel is bij de Vervoerregio Amsterdam (VRA) als metropolitane vervoersautoriteit heeft alles te maken met het democratisch tekort van deze intergemeentelijke samenwerking. Er is geen direct gekozen volksvertegenwoordiging in de VRA. Die hebben wij als provincie gelukkig wel. De getrapte regiораad van de VRA speelt ook geen directe rol in het vervoerplanproces als doorgeefluik van gemeentelijke wensen. Overigens kent de VRA ook de zogenoemde Reizigers Advies Raad, dat is wat bij ons het ROCOV is.

De uitvoering van de OV concessies is wettelijk neergelegd bij GS. Dat is ook met reden gedaan door de wetgever. Het is lastig voor PS om op lijnniveau de discussies te voeren. Ofschoon we met uw betrokkenheid in de infossessies bij het vervoerplanproces ieder jaar toch behoorlijk afdalen in de haarvaten van ons netwerk. In deze mate van betrokkenheid zijn wij landelijk ook vrij uniek. Daarbij heeft u de mogelijkheid om voor dat GS besluit over een vervoerplan te controleren of daarbij op hoofdlijnen de uitgangspunten van de OV concessies recht gedaan worden. Hierboven heb ik aangegeven dat we gaan kijken om dat proces nog wat verder te versterken.

GS opereert binnen de kaders die u heeft vastgesteld. Bent u van mening dat GS haar taak niet goed uitvoert dan heeft u mogelijkheden om hier vragen over te stellen of indien gewenst bij te sturen door een statenuitspraak. U heeft daar met het Rekenkameronderzoek naar de sturing in de OV concessies ook een goed bruikbare set aanbevelingen voor gekregen. Overigens heeft dat Rekenkameronderzoek niet aangegeven dat op het punt van de participatie of betrokkenheid van stakeholders zoals gemeenten, veranderingen aan de orde zouden zijn.

Afstandsnormen

Uw verzoek betreft inzicht in waar inwoners buiten de afstand van 600 meter wonen.

De genoemde 600 meter is als standaard ijkafstand gebruikt in het evaluatieonderzoek voor het kunnen meten van de mate van bereikbaarheid van de concessies.

Het is dus nadrukkelijk geen te hanteren norm en komt als zodanig ook niet voor in de NvU of het NWP.

In het evaluatieonderzoek dat begin 2020 aan u is verzonden en toegelicht (2020MM156) is een staatje opgenomen van het percentage inwoners dat per gemeente binnen de 600 meter afstand woont. Uit het feit dat 93% van de inwoners binnen 600 meter van een bushalte woont, kunt u afleiden dat de gevallen daarbuiten beperkt zijn en geen grote concentraties betreft. Overigens betekent 93% van de inwoners op maximaal 600 meter van een halte, dus ook dat mensen in de praktijk gemiddeld zo'n 300 a 400 meter van een halte wonen. Bij de aanbesteding wordt uitgegaan van zoveel mogelijk behoud van het huidige netwerk, materieel is dit een soort impliciete norm die we hanteren bij de start van de nieuwe concessie. Doorbouwen op hetgeen er nu aan OV beschikbaar is. Dit koesteren en groeien waar mogelijk.

Het inzicht welke gebieden op bij evaluatie niet binnen 600 meter vielen doen wij u later toekomen.

Sociale invalshoek van het OV

Uw verzoek betrof hoe de 'sociale invalshoek van het OV' met PS dit najaar besproken wordt.

We hebben als Provincie een opgave om nu en tijdens de nieuwe concessieperiode te blijven werken aan goed OV en de sociale invalshoek van het OV in het bijzonder.

Op dit moment werken we aan een nota over de sociale invalshoek van het OV. Aanleiding hiervan is o.a. de Sociale Agenda van de provincie, het onderzoek naar vervoersarmoede en de ontwikkeling van het AOV. Het document zal ingaan op waar we staan, welke lessen we hebben geleerd en waar ruimte is voor verbetering van

de sociale kant van het OV en over de wijze waarop we hier in de komende jaren mee door willen gaan en u op de hoogte houden.

De sociale kant van het OV is een breed vraagstuk. In de NvU geven een aantal uitgangspunten hier al uiting aan. Het ontwerp PvE zal op basis van de genoemde uitgangspunten, brede reizigersgroep en excellente uitvoering in het bijzonder, ook eisen en taken van de vervoerders vastleggen die bijdragen aan de sociale kant. De sociale invalshoek van het OV is echter breder dan het PvE voor de concessieverlening en ook breder dan wat we in de concessie kunnen regelen. Via de jaarlijkse vervoerplannen, de relatie met de vernieuwing van het gemeentelijke doelgroepenvervoer maar bijvoorbeeld ook via het nieuwe Bereikbaarheidsprogramma 2024 is sturing op de sociale kant van het OV mogelijk.

De planning is dat wij u voor einde van dit jaar een nota voorleggen waarin wij de context, de stand van zaken beschrijven en de wijze waarop in de breedte invulling wordt gegeven aan de sociale kant van OV.

Maatwerk doelgroepenvervoer

In de aanpak van het NWP is nadrukkelijk opgenomen dat we blijven zoeken naar Maatwerk. Voorop staat dat we het hier hebben over Maatwerk OV, het Aanvullend OV naast het reguliere OV. Samen met de spoorverbindingen is dit het totale OV systeem dat we hier kennen en ontwikkelen. Het Doelgroepenvervoer is en blijft een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Zowel financieel als organisatorisch. Bij het raakvlak tussen doelgroepenvervoer en het aanvullend OV liggen kansen. Kansen in de vorm van kleinschalig vervoer zoals flex of misschien experimenten met andere vormen van vervoer. In de NvU is opgenomen dat we met het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer samen met de gemeenten blijven zoeken naar kansen op dit raakvlak OV en doelgroepenvervoer.

Onderbesteding

Er was een specifieke vraag van het CDA over mogelijke onderbesteding bij de OV exploitatie. Bij de exploitatiebudgetten van OV is vrijwel nooit sprake van onderbesteding. Ook de komende jaren is het met grote zekerheid niet te verwachten dat er een overschot aan financiële middelen zal zijn. Mede gezien de effecten van COVID-19 en beëindigen van de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies (BVOV) per eind 2022 door het Rijk. Wat u mogelijk opgemerkt heeft, is een klein verschil in de jaarrekening 2020 met betrekking tot infrasubsidies voor OV die het ene jaar ingediend zijn maar het volgend jaar besteed moeten worden. Dit is geen exploitatiepost in het OV hoofdstuk van de provinciebegroting.

Goed werkgeverschap

Twee doelen van de concessie, een excellente uitvoering van de concessie en een eerlijke prijs raken 'goed werkgeverschap'. Directie invloed op het personeelsbeleid van de concessiehouder heeft de provincie wettelijk niet en dat is ook niet onze rol. Neemt niet weg dat we via een aantal wegen goed werkgeverschap stimuleren, ook tijdens het proces van concessieverlening. Dit is extra belangrijk in de krappe arbeidsmarkt van dit moment waarin het werven van voldoende personeel een opgave is en aantrekkelijk werkgeverschap dus vereist is. Uiteraard eisen we dat de nieuwe concessiehouders voldoet aan alle wet- en regelgeving inclusief alle CAO afspraken die er zijn. Daarnaast wordt in het PvE eisen opgenomen over personeelstevredenheid, opleiding en sociale veiligheid voor het personeel. Aan sociaal werkgeverschap (Social Return, in dienst nemen van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt) stellen we zeer concrete eisen.

Ons doel 'een eerlijke prijs' vertaald zich in een aanbesteding waarbij de inschrijvers in staat gesteld worden om een aanbieding te doen waarbij de risico's overzienbaar en acceptabel zijn en stimuleren we dat er geen aanbidding gedaan wordt die niet realistisch en haalbaar is. Dit voorkomt dat er te risicovolle aanbiddingen worden gedaan die niet waargemaakt kunnen worden of ten koste gaan van bijvoorbeeld het personeel.

3. Vervoerkundige vragen

Tijdens uw commissiebehandeling is ook een aantal concrete vragen over specifieke lijnen en vervoerkundige situaties gesteld. Soms gaan die ook over de huidige bediening en slaan dan niet helemaal op deze fase van het proces van concessieverlening. Hieronder vindt u de betreffende antwoorden op al deze vragen.

Bediening Achterveld

Achterveld zelf is een kleine kern (1100 woningen) en niet groot genoeg om een eigen reguliere buslijn te hebben met meer dan een uurdienst met grote bussen. Daarvoor zijn er te weinig reizigers. De buurtbus is bij dit aantal reizigers een passend alternatief. Achterveld kan door de ligging helaas niet mee profiteren van een andere buslijn zoals bijvoorbeeld een bus tussen Amersfoort en Barneveld. Reizigers die op die relatie reizen hebben de trein. Veel kleinere kernen kunnen wel meeprofiteren van een buslijn die meer grotere kernen bediend maar Achterveld dus helaas niet.

Een kleine toename van het aantal woningen (procentueel voor Achterveld groot) van 120 woningen zal dit probleem niet direct oplossen. De lange termijn woningbouwontwikkeling is nog onzeker en ligt sowieso verder in de toekomst.

De concessie is echter flexibel en mocht in de toekomst het aantal woningen en reizigers echt gaan toenemen dan moeten we zeker opnieuw kijken. Daarvoor is het gewone vervoerplanproces ingericht dat meebeweegt met de jaarlijkse maatschappelijk relevante ontwikkelingen zoals gereed gekomen van bouwlocaties. Daar zijn de gemeenten ook volop bij betrokken vanaf de start van het jaarlijkse vervoerplanproces. Omdat de buurtbus door de provincie Gelderland wordt gereden maar Achterveld tot ons grondgebied behoort doen we dat altijd in goed overleg met de provincie Gelderland.

We zullen dit in een gesprek met zowel de dorpsraad als de gemeente nader toelichten. We gaan tevens het gesprek aan met de provincie Gelderland over de huidige buurtbus die Achterveld bediend.

Bushalte station Abcoude (nr.190 p.56)

Er was een specifieke vraag van de PvdA om nog eens naar de proef van een halte bij station Abcoude te kijken. De proef met lijn 126 was gedurende een heel jaar (dec. 2011-dec. 2012) en niet alleen in de zomer. De resultaten geven daarom een betrouwbaar beeld.

Hierbij een korte samenvatting van de uitkomsten van deze pilot: Het halteren bij het station Abcoude leverde een geringe reizigersdaling in plaats van een stijging op. De proef was daarom niet geslaagd. De proef toonde aan dat het merendeel van de reizigers over het station heen reist naar Holendrecht (vooral ziekenhuis AMC). Vanuit het principe dat een treinstation bereikbaar zou moeten zijn met het OV snappen we de vraag, echter in deze situatie waar de bus parallel aan het spoor rijdt en op enkele kilometers al een ander station (Holendrecht) met veel meer overstapmogelijkheden bedient, heeft het geen enkele meerwaarde. De overstap van bus op trein is voor reizigers zeer onaantrekkelijk in Abcoude gezien de slechte aansluiting op vertrektijden trein (lijn 120 ligt qua treinaansluitingen vast op station Breukelen onder meer om te zorgen voor een goede aansluiting voor inwoners uit De Ronde Venen). Het discomfort door wachten en de wetenschap dat reizigers zonder overstap ook in Holendrecht in dezelfde tijd hadden kunnen komen, maakt het een onaantrekkelijke aanpassing. Bovenal zou de reis met bus-trein duurder worden voor de reizigers door hogere tarieven van de trein. Ook richting Utrecht zijn de aansluitingen op de trein niet goed passend te maken. Als dat wel zo zou zijn zou er maar voor een zeer beperkte groep reizigers (inwoners Baambrugge) beperkte reistijdwinst te behalen zijn. De meeste inwoners van Abcoude-zuid gaan immers te voet of te fiets naar het station. Bij het omleggen van de route via station Abcoude bestaat er een groot risico op opbrengstenderving, verhoogde exploitatiekosten en het wegvallen van reizigers op de bus richting Amsterdam waardoor de directe busverbinding met AMC onder druk komt te staan. Gelet op het ontbreken van vervoerkundige meerwaarde voor de reiger en de uitkomsten van de gedane proef is er geen reden om hier de lijnvoering te veranderen.

Vraag bediening Nationaal Militair Museum (NMM) met huidige buslijn 34

Er was een specifieke vraag van de PvdD over bediening NMM. Lijn 34 heeft nu een andere functie in het netwerk met o.a. de bediening van de kern Soesterberg naar Amersfoort. Een omlegging naar het museum ("hoog hoedje" in de lijnvoering) zou het merendeel van de reizigers benadelen. Het aantal doorgaande reizigers is aanmerkelijk groter dan het aantal reizigers naar het NMM. In het verleden is de vraag naar openbaar vervoer naar het NMM zo beperkt gebleken dat de proeflijn uit de huidige concessie moest stoppen. Met elk vervoerplan kijken wij naar de mogelijkheden, maar het moet wel passen bij de reizigersvraag en het beschikbare budget.

Cijfers lijn 120

Er was een specifieke vraag van 50+ over de oude route via de Amsterdamsestraatweg of de oude route via het Station Maarssen. Wij nemen aan het eerste.

De effecten van de omlegde buslijn kan op deze korte termijn niet in beeld gebracht worden. Daar is meer tijd voor nodig. Wij zullen u dit later doen toekomen.

Lijn 17 en 70

Er was een specifieke vraag van PvdD over het omvormen van bijvoorbeeld lijn 17 en lijn 70 naar U link en wat dat zou betekenen voor de tussengelegen haltes en de reizigers die daar instappen. Deze lijnen zijn in de plannen van het NWP inderdaad onderdeel van U-link. Bij het introduceren van U-link of U-liner blijven we uitgaan van een totaal goed netwerk maar iets meer gedifferentieerd op de dikke vervoersstromen. De uitwerking vindt plaats in Uitvoeringsagenda's en daarin wordt gekeken hoe het net, U link en onderliggend net (inclusief de haltes) op basis van gebruik passend gemaakt kan worden. Dit proces vindt samen met de gemeenten plaats en komt te zijner tijd terecht in vervoerplannen.