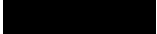


Aan het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800GX ARNHEM

Datum : 26 augustus 2024
Uw kenmerk : 2023-016188
Ons kenmerk : 2024-GM05-42
Contactpersoon : 
Telefoonnummer : 

Onderwerp: Zienswijze ontwerp Programma van Eisen – aanbesteding OV Arnhem-Nijmegen-Foodvalley

Geacht College,

In uw brief van 26 juni 2024 (zaaknummer 2023-016188) biedt u ons de gelegenheid om te reageren op het ontwerp Programma van Eisen van de concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Wij willen u allereerst bedanken voor de gelegenheid om te kunnen reageren op het ontwerp programma van eisen. De aanbesteding van een nieuwe concessie voor het busvervoer is een spannende periode; we gaan immers een nieuwe samenwerking aan met een vervoerder voor een periode van tien jaar. In deze periode staan we als regio en provincie voor grote maatschappelijke opgaven op het gebied van woningbouw (verstedelijking), duurzaamheid, circulariteit en mobiliteit(transitie). Het openbaar vervoer speelt een cruciale rol in de aanpak van deze opgaven. Het Rijk heeft dan ook niet voor niets voor de NOVEX- locaties in Nijmegen, Arnhem en in de regio Foodvalley subsidies verstrekt voor diverse inframaatregelen, waaronder busvoorzieningen, voorzieningen die het mogelijk moeten maken dat er de komende jaren juist meer bussen van en naar deze NOVEX-locaties gaan rijden!

De komende jaren is er een schaa sprong nodig om meer mensen te verleiden om de auto te laten staan en in plaats daarvan onder andere met het OV (bus en trein) te reizen en de bereikbaarheid van regio en de steden op peil te houden. Helaas is het openbaar vervoer de afgelopen jaren in zwaar weer terechtgekomen. De realiteit is dat de bus juist minder is gaan rijden, het OV in het algemeen duurder is geworden en daardoor ook minder aantrekkelijk voor veel inwoners van onze regio. We lijken in een neerwaartse spiraal terecht te zijn gekomen.

De aanbesteding van een nieuwe concessie biedt een kans om deze trend te keren! Maar dat vraagt om een stevige visie op de toekomst van het openbaar vervoer en het lef om daar vol voor te gaan. Tot onze teleurstelling constateren wij dat juist deze punten ontbreken in de huidige aanbestedingsdocumenten. Er is *geen* onderliggende toekomstvisie op het openbaar vervoer of een netwerkperspectief (inclusief netwerkkaart). Daarnaast is er ook *geen* visie of strategie op de transitie naar zero-emissie busvervoer. Zo wordt met het toestaan van nieuwe CNG-bussen gedurende de gehele concessie de transitie mogelijk zelfs doorgeschoven naar de volgende concessie.

Net als bij de provincie Utrecht lijkt het motto 'geen revolutie, maar evolutie'. Door het ontbreken van de hiervoor genoemde visies, wordt niet gekozen voor gedurfde oplossingen om uit de neerwaartse spiraal te komen, maar voor het stapsgewijs doorontwikkelen van het openbaar vervoer. De

verantwoordelijkheid hiervoor komt bij de Ontwikkelteams te liggen, welke door u worden georganiseerd. Of het openbaar vervoer straks ook écht een bijdrage gaat leveren aan de grote maatschappelijke opgaven is dus afhankelijk van de wijze waarop u straks invulling geeft aan de Ontwikkelteams. Wij zijn hier niet gerust op en zien dit als een risico. Zeker omdat er in het ontwerp Programma van Eisen is aangegeven dat in de eerste anderhalf jaar van de concessie de ontwikkelmogelijkheden van de vervoerder beperkt zijn en zal leiden tot een Vervoerplan dat voor een groot deel gelijk is aan het huidige Vervoerplan (2024). Onze houding is daarom kritisch, maar tegelijkertijd ook open en constructief. Succes maken we immers samen.

In het voorjaar van 2024 hebben we daarom al samen met de regio Foodvalley uitgebreid inbreng geleverd in de vorm van een "Positionpaper Regionaal Openbaar Vervoer" en bijbehorende "Ambitienetwerkkarta". Deze reactie bouwt hier op voort.

Reactie op het programma van eisen

Wij hebben onze reactie opgedeeld in 7 speerpunten waarvan wij u vragen deze op enige manier over te nemen in het definitieve Programma van Eisen of in het verdere proces van de aanbesteding. Vanwege de sterke verwevenheid met het Programma van Eisen zien wij onze speerpunten ook als inbreng voor de selectie- en gunningscriteria.

1. Maak de regionale inbreng van de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen (GMR) richtinggevend voor alle in te dienen plannen, waaronder het eerste ontwikkelplan (2026-2029).

U geeft aan dat het Programma van Eisen richtinggevend is voor het eerste Ontwikkelplan dat de inschrijvers moeten indienen. Hier komt duidelijk naar voren dat er geen visie op het openbaar vervoer en/of een netwerkperspectief aan ten grondslag ligt. We vinden het namelijk op een aantal algemene doelen na niet duidelijk hoe het Programma van Eisen richting geeft aan het eerste ontwikkelplan.

Wij zien graag dat uitgebreider wordt toegelicht wat de beleidsdoelen zijn van de concessie, hoe deze zich verhouden tot de eerder genoemde maatschappelijke opgaven en hoe dit alles zich op hoofdlijnen zal vertalen naar de selectie- en gunningscriteria. Op die manier is het begrijpelijk en herleidbaar dat het Programma van Eisen het absolute minimale voorschrijft en dat een inschrijver zich kan onderscheiden met een aanbod dat bijdraagt aan de gestelde doelen. Wat ons betreft wordt concreet gemaakt dat de nieuwe concessie een bijdrage moet gaan leveren aan de eerder genoemde maatschappelijke opgaven. Wij hebben hier samen met de regio Foodvalley in maart 2024 al een aanzet voor gedaan. We vragen u daarom om onze gezamenlijke Positionpaper Regionaal Openbaar Vervoer en de Ambitienetwerkkarta richtinggevend te maken voor het eerste ontwikkelplan (zie bijlagen)

2. De doorontwikkeling van de concessie gaat niet vanzelf, maar vraagt om een intensieve samenwerking tussen provincie, vervoerder, regio en gemeenten.

Het succes van de doorontwikkeling van de concessie valt of staat bij de invulling van de samenwerking tussen alle betrokken partijen (in een enkel geval ook met aangrenzende regio's en daar aanwezige vervoerders). We weten van elkaar dat er veel goede ideeën zijn en zeker in het begin van de concessieperiode heeft iedereen veel energie. Maar wij denken dat zonder goede afspraken het risico groot is dat alle ideeën en energie niet voldoende worden omgezet in resultaat.

Om te beginnen, geeft u in het Programma van Eisen aan dat er twee keer per jaar een bijeenkomst van het Ontwikkelteam plaatsvindt. Dat is wat ons betreft niet voldoende. Wij vragen u daarom minimaal zes keer per jaar bijeen te komen, waarvan twee keer per jaar een besluitvormend overleg. Wij begrijpen dat u hiervoor gekozen heeft om de regionale overleggen te beperken, echter het maatschappelijke en economische belang van het openbaar vervoer is te groot, om maar twee keer per jaar op strategisch niveau met elkaar te spreken.

Daarnaast vinden we het belangrijk dat de concessiehouder zich gedurende de concessie blijft inspannen voor de doorontwikkeling van de concessie.

We zien daarom graag een eis dat de inschrijvers in de Ontwikkelplannen een aanpak moeten uitwerken voor de strategische samenwerking met de provincie en wegbeheerders – hoe zij dit proces vorm gaan geven, evalueren en verbeteren. Wij zien dit als een inspanningsverplichting aanvullend op de vaste bijeenkomsten van het Ontwikkelteam die u organiseert. Hiermee wordt de concessiehouder geprikkeld om gedurende de concessie zijn verantwoordelijkheid te (blijven) nemen in de doorontwikkeling van het openbaar vervoer.

3. Laat de inschrijvers een transitieplan zero emissie busvervoer opstellen waarin ze moeten voldoen aan een prestatieverplichting die stapsgewijs oploopt.

We begrijpen dat netcongestie en leveringsproblemen van elektrische bussen u voor een dilemma stellen. Om die reden kiest u ervoor om CNG-bussen op groen gas toe te staan gedurende de gehele concessieperiode. U stelt hier in het programma van eisen echter geen verdere eisen aan. Het gevolg is dat inschrijvers minder geprikkeld worden om te investeren in de transitie naar zero emissie busvervoer. In het slechtste geval – wanneer de inschrijvers voor alleen maar nieuwe CNG-bussen gaan – betekent het zelfs tien jaar stilstand op het gebied van luchtkwaliteit. Dat vinden wij niet acceptabel. Wij stellen daarom het volgende voor:

- Stel als eis dat alle inschrijvers een transitieplan zero emissie busvervoer moeten indienen;
- Stel als eis dat nieuwe CNG-bussen alleen maar worden toegestaan mits het de nieuwste/schoonste bussen betreft op het gebied van uitstoot (NOx), dit met oog op de aanpassing van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit in 2030;
- Stel als eis dat er moet worden voldaan aan een stapsgewijs oplopende prestatieverplichting voor het aandeel zero emissie bussen gedurende concessie. Dit betreft een minimale verplichting die niet oploopt tot 100% – dat kan immers ook niet met het toestaan van nieuwe CNG-bussen – maar die garandeert dat de transitie naar zero emissie busvervoer niet stil komt te staan. Het gaat wat ons betreft daarbij om het vinden van een goede balans tussen mogelijkheden en onmogelijkheden;
- Neem in de selectie- en gunningscriteria op dat het in te dienen transitieplan zero emissie busvervoer gescoord wordt op de mate waarin in het transitieplan een groter aandeel zero emissie bussen wordt geboden dan de minimale prestatieverplichting;
- Neem in de selectie- en gunningscriteria op dat van de inschrijver wordt gevraagd de circulariteit te vergroten en te borgen en geef hierbij aan dat de inzet van bestaande CNG-bussen (op groen gas) in onze regio hoger scoort dan de inzet van bestaande dieselmotoren.

Dit om te stimuleren dat de concessie ook in de periode tot 2030 CO₂-neutraal blijft. De inzet van bestaande dieselbussen in onze regio is onwenselijk, tenzij het echt niet anders kan.

Wij zien graag dat de concessiehouder de tijd en de ruimte krijgt om de haalbaarheid van verschillende (deel)oplossingen te verkennen en stapsgewijs te implementeren. Wat ons betreft is dit niet persé één oplossing, maar kan het ook een mix zijn van verschillende (deel)oplossingen. In dat kader attenderen we u graag op eerder onderzoek uit 2020 naar de toepassing van zero emissie technieken in de regio en de succesvolle introductie van Trolley 2.0 op de Rijnlijn tussen Arnhem en Wageningen. Wij staan in principe positief tegenover een mogelijke verdere uitrol van Trolley 2.0 binnen de regio (zie ook de bijlage Positionpaper Regionaal Openbaar Vervoer). Maar we zijn vooral benieuwd of de inschrijvers dit ook als kansrijke en haalbare deeloplossing zien voor de transitie naar zero emissie busvervoer. Het Programma van Eisen gaat op dit moment niet in op een mogelijke uitbreiding van Trolley 2.0 en het trolley netwerk en biedt zodoende niet voldoende garanties voor vervoerders om dit in hun plannen op te kunnen nemen. We zien graag dat het Programma van Eisen op dit punt wordt uitgebreid. Daarnaast zien wij ook kansen om bij een eventuele regionale uitbreiding van het trolley netwerk, dit netwerk ook te gebruiken als “extra” regionaal elektriciteitsnet, met mogelijkheden voor het bedrijfsleven, bouwverkeer en andere modaliteiten (deelvervoer, vraagafhankelijk vervoer). Dergelijke kansen willen wij graag samen met u en andere (markt)partijen op korte termijn nader verkennen, zodat de resultaten wellicht op een later tijdstip opgenomen kunnen worden in deze concessie.

4. Geef de inschrijvers meer ontwikkelruimte op A- en B-lijnen voor de eerste 1,5 jaar van de concessie.

U heeft de ontwikkelruimte voor A- en B-lijnen in de eerste 1,5 jaar van de concessie zeer beperkt gehouden, wat zal resulteren in een Vervoerplan dat voor een groot deel gelijk zal zijn aan het Vervoerplan van dit jaar (2024). Het is ons niet duidelijk wat dit betekent voor mogelijke lijnwijzigingen waarover de afgelopen tijd is gesproken of wijzigingen die mogelijk nodig zullen zijn ten gevolge van (beleids)keuzes gedurende de aanbestedings- en implementatieperiode en de eerste anderhalf jaar van de nieuwe concessie.

Wij willen u daarom vragen om in het Programma van Eisen op te nemen dat wijzigingen die tussen nu en de gunning plaatsvinden automatisch over te laten nemen. Daarnaast zien wij graag dat de nieuwe concessiehouder tijdens de implementatieperiode en de eerste anderhalf jaar van de nieuwe concessie de gelegenheid krijgt om in overleg met de concessieverlener, wegbeheerder en betreffende gemeenten wijzigingen door te voeren of nieuwe lijnen te realiseren, mits goed onderbouwd en dit niet leidt tot een verdere verschrapping van het OV ten opzichte van het Vervoerplan 2024.

Onze zorgen over de B- en met name C- lijnen, de zogenaamde “sociale lijnen” hebben we al eerder geuit en aangegeven in ons “Positionpaper Regionaal Openbaar Vervoer”, we verwijzen u hiervoor naar dit bijgevoegde document.

5. *Laat de inschrijvers een plan opstellen voor toegankelijk, inclusief en betaalbaar openbaar vervoer.* Wij hechten veel waarde aan zo goed mogelijk openbaar vervoer voor iedereen. Dit betekent dat er niet uitsluitend moet worden gefocust op snel en efficiënt openbaar vervoer voor de grootste groep, maar dat ook de sociaal-maatschappelijke functie en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer in acht wordt genomen. Cruciale vragen hierbij zijn: hoe houden we dorpen, wijken en sociale voorzieningen in de toekomst voor iedereen bereikbaar (mobiliteitsongelijkheid)? Hoe spelen we in op de verdere vergrijzing van onze samenleving? Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich welkom voelt in het openbaar vervoer, ongeacht leeftijd, achtergrond, beperking, gender of taalniveau? En hoe houden we het openbaar vervoer voor iedereen betaalbaar? Wat dit laatste punt betreft zijn het afgelopen voorjaar door onder andere de gemeenten Arnhem en Nijmegen al voorstellen gedaan voor speciale voordelige reisproducten voor mensen waarvoor het OV onbetaalbaar dreigt te worden.

De huidige eisen op dit vlak zijn naar onze mening te beperkt. Wij verzoeken u daarom om als eis op te nemen dat inschrijvers een plan moeten indienen voor toegankelijk, inclusief en betaalbaar openbaar vervoer. De provincie Utrecht heeft bijvoorbeeld in haar Programma van Eisen voor de concessies “Utrecht Binnen en Buiten” een soortgelijke eis gesteld.

6. *Betrek de regio's en steden bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria.* Het programma van eisen kan niet los worden gezien van de selectie- en gunningscriteria. De inhoud van deze criteria bepaalt immers waar inschrijvers bij de beoordeling punten mee kunnen verdienen en daarmee hoe het openbaar vervoer in onze regio vorm krijgt. Door het ontbreken van een richtinggevend beleidskader is het voor ons niet duidelijk hoe de selectie- en gunningscriteria eruit komen te zien.

Wij begrijpen dat de aanbesteding een verantwoordelijkheid is voor u als concessieverlener. Maar gezien het grote economische en maatschappelijke belang dat het openbaar vervoer heeft voor de regio, steden en gemeenten, vragen wij u om ons (GMR, Arnhem en Nijmegen) en de regio Foodvalley te betrekken bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria. Dit verzoek sluit ook aan bij de rolomschrijving die u zelf heeft gegeven aan de Ontwikkelteams.

7. *Stel de eis dat de concessiehouder OV-data actief beschikbaar stelt in een dashboard voor de regio's en gemeenten.*

Data speelt een belangrijke rol bij de doorontwikkeling van de concessie. Dit gaat onder andere om rijtijden, vertragingen, in- en uitstappers per halte en reizigerskilometers. De beschikbaarheid van deze gegevens voor de regio en gemeenten zijn een voorwaarde om goed geïnformeerd samen te kunnen werken in de Ontwikkelteams. Wij vragen u daarom een de eis op te nemen dat concessiehouder deze data actief ter informatie beschikbaar stelt aan de betrokken regio's en gemeenten ten behoeve van de doorontwikkeling van de concessie, bij voorkeur in een gemakkelijk toegankelijk en overzichtelijk dashboard.

Reactietermijn in de zomer

Graag willen ook nog aandacht vragen voor de ongelukkige timing van de reactietermijn midden in de zomer – het verdient niet de schoonheidsprijs. We begrijpen dat u gebonden bent aan een strakke

planning om de aanbesteding tijdig te laten plaatsvinden, maar het was voor ons al lastig om tijdig tot een regionaal gedragen reactie te komen. We weten dat er naast onze regionale reactie ook veel lokale opmerkingen en aandachtspunten zijn die gemeenten mee willen geven. Het zal niet elke gemeente lukken om dit tijdig aan te leveren. Daarom vragen we u om flexibel om te gaan met reacties die één of twee weken later binnenkomen.

Tot slot

Wij willen nogmaals benadrukken dat het openbaar vervoer, en daarmee de nieuwe concessie, voorwaardelijk is in de aanpak van de opgaven op het gebied van woningbouw (verstedelijking), duurzaamheid, circulariteit en mobiliteit(transitie). We worden daarom graag betrokken bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria. Daarnaast lichten we deze brief graag verder toe in een gesprek.

Met vriendelijke groet,
het dagelijks bestuur van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen,

Drs. H.M.F. Bruls
Voorzitter

Drs. H. Tiemens
Secretaris

Bijlagen:

- Positionpaper Regionaal Openbaar Vervoer (GMR en Foodvalley maart 2024)
- Ambitienetwerkkarta (GMR en Foodvalley maart 2024)
- Reactieformulier