



provincie **HOLLAND**
ZUID

BELEIDSKADER OPENBAAR VERVOER DAV

**BELANGRIJKSTE UITGANGSPUNTEN IN HET KADER VAN DE
AANBESTEDING OPENBAAR VERVOER DRECHTSTEDEN,
ALBLASSERWAARD-VIJFHEERENLANDEN (DAV) 2018**

Vast te stellen door Provinciale Staten op 9 november 2016

27 september 2016



Voorwoord

Voor u ligt het beleidskader voor het openbaar vervoer in de Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV). Dit beleidskader beschrijft welke ambities de provincie en de regio's hebben en vormt de basis voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in het gebied.

Het is mijn inzet om van Zuid-Holland de best bereikbare provincie van Nederland te maken. In het stedelijke en in het landelijke gebied. De DAV-concessie levert daar een belangrijke bijdrage aan. DAV staat voor het busvervoer (Hoogwaardig Openbaar Vervoer/R-net, streekvervoer, stedelijk vervoer in Dordrecht en Gorinchem) en de Merwedelingelijn. Openbaar vervoer voor 400.000 inwoners en al degenen die van, naar, of door het gebied reizen.

In de afgelopen periode zijn er tal van gesprekken in het gebied gevoerd. Naast bestuurlijke overleggen met gemeenten is onder meer gesproken met veel organisaties die belang hebben bij goed openbaar vervoer, zoals scholen, ziekenhuizen, zorginstellingen, banken, maar ook de reizigersorganisatie en (potentiële) vervoerders. Al deze informatie is bij elkaar gebracht in een kennisdocument en in juni nogmaals met al deze gebiedspartijen in gezamenlijkheid besproken. Het resultaat is verwerkt in dit beleidskader.

De provincie en de regio's willen met de nieuwe concessie - nog meer dan nu - aansluiten bij de behoeften van de reizigers uit het gebied. Op die manier investeren we onze beschikbare euro's op de beste manier. Over de gehele looptijd van de concessie is in totaal ongeveer € 500 miljoen beschikbaar voor de concessie. Dit bedrag is voor ongeveer de ene helft opgebouwd uit reizigersopbrengsten en voor de andere helft uit exploitatiebijdrage van de provincie.

Ook willen we gezamenlijk inzetten op Hoogwaardig Openbaar Vervoer/R-net op corridors waar een grote vervoersvraag is en waar een kortere reistijd van belang is. Anderzijds willen we in gebieden waar de vraag beperkt is met creatieve maatwerkoplossingen en combinaties van verschillende soorten vervoer de bereikbaarheid voor de toekomst veilig stellen. Daarnaast willen we samen met de gemeenten in het gebied investeren in overstapmogelijkheden van fiets en auto naar openbaar vervoer en vice versa.

Het beleidskader bevordert een duidelijke koers. Tegelijkertijd geven we straks de geselecteerde vervoerder ruimte om de concessie verder concreet in te vullen. De vervoerder is immers een expert als het gaat om de inrichting van het openbaar vervoer, al blijven wij als provincie en gebiedspartijen vanzelfsprekend voortdurend in gesprek met de vervoerder.

Het beleidskader is voor mij een belangrijke stap naar betaalbaar, betrouwbaar en beschikbaar openbaar vervoer in de Drechtsteden en de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Met het beleidskader daag ik vervoerders, maar ook lokale initiatiefnemers graag uit om mee te denken over vernieuwende oplossingen die verder bijdragen aan de mobiliteitsambities voor het gebied.

Floor Vermeulen
Gedeputeerde Verkeer en Vervoer
Provincie Zuid-Holland

Inhoud

1	Over dit beleidskader	5
1.1	Rol en positie van het beleidskader	5
1.2	Doelstellingen en ambities voor het openbaar vervoer	6
1.3	Totstandkoming van het beleidskader	6
1.4	Planning	6
1.5	Leeswijzer	7
2	Visie op het openbaar vervoer in het DAV-gebied	8
2.1	Huidige concessie DAV	8
2.2	Trends en ontwikkelingen openbaar vervoer	10
2.3	Hoofdpogingen voor het openbaar vervoer in DAV	14
3	Beschikbaar openbaar vervoer	16
3.1	Er komt een robuust netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (inclusief R-net)	16
3.2	De dienstregeling voor de Merwedelinglijn blijft minstens gelijk	18
3.3	Het bundelen en strekken van lijnen wordt mogelijk gemaakt met aangepaste dekkings- en ontsluitingseisen	19
3.4	Voor iedere reiziger is er een vorm van collectief vervoer	20
3.5	Er geldt een minimum en maximum aantal busdienstregelingen	21
3.6	De vervoerder moet een bijdrage aan de ketenmobiliteit leveren	22
3.7	De vervoerder moet een bijdrage leveren aan de migratie van doelgroepenvervoer ...	23
4	Betaalbaar, betrouwbaar en kwalitatief goed openbaar vervoer	24
4.1	De OV-chipkaart en regionale reisproducten worden in beginsel geëist	24
4.2	De kilometertarieven zonder korting (en gecorrigeerd voor inflatie) worden niet hoger	24
4.3	Het personeel is het visitekaartje van het openbaar vervoer	25
4.4	Het materieel moet toegankelijk, veilig, verzorgd en comfortabel zijn	25
4.5	De vervoerder moet een bijdrage leveren aan de sociale veiligheid	26
4.6	Er wordt schriftelijke en digitale intermodale reisinformatie geëist	27
5	Duurzaam openbaar vervoer	28
5.1	Uiterlijk 2025 zijn alle nieuw instromende bussen emissievrij	28
5.2	Het stedelijk vervoer in Dordrecht en Gorinchem wordt in ieder geval deels zero-emissie	28
5.3	De hybride en elektrische bussen gaan over naar de nieuwe concessie	28
5.4	Er wordt ook op diverse overige manieren ingezet op duurzaamheid	29

6	Ontwikkelen openbaar vervoer	30
6.1	Opbrengstverantwoordelijkheid en ontwikkeltaak liggen bij de vervoerder.....	30
6.2	Er is flexibiliteit in de uitvoering van de concessie	31
6.3	Er komt meer ruimte voor kleinschalige mobiliteitsoplossingen	32
6.4	Bus en trein worden integraal en voor een lange periode Europees aanbesteed	32
6.5	De ontwikkeling van de concessie wordt gestuurd met outputnormen	33
6.6	De provincie vervult een proactieve rol tijdens de implementatie	33
6.7	De provincie houdt proactief toezicht op de realisatie van dit beleidskader.....	34
6.8	De provincie blijft proactief externe partijen betrekken	35
7	Vervolg na vaststelling beleidskader	37
	Bijlage A: kennisdocument DAV.....	39

1 Over dit beleidskader

De provincie is concessieverlener voor de exploitatie van het openbaar vervoer (OV) over het spoor en de weg in het concessiegebied Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV). Dit concessiegebied wordt op dit moment gevormd door:

- Het grondgebied van de gemeenten Alblasserdam, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht, Zwijndrecht, samenwerkend in de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden (DS). Dit betreft overwegend stedelijk gebied;
- Het grondgebied van de gemeenten Giessenlanden, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam (zal per 1 januari 2018 deel gaan uitmaken van de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden), Leerdam, Molenwaard, Zederik, samenwerkend in de Gemeenschappelijke Regeling Alblasserwaard - Vijfheerenlanden (AV). Dit betreft overwegend landelijk gebied;
- De grensoverschrijdende corridors naar Utrecht, Rotterdam en Geldermalsen.

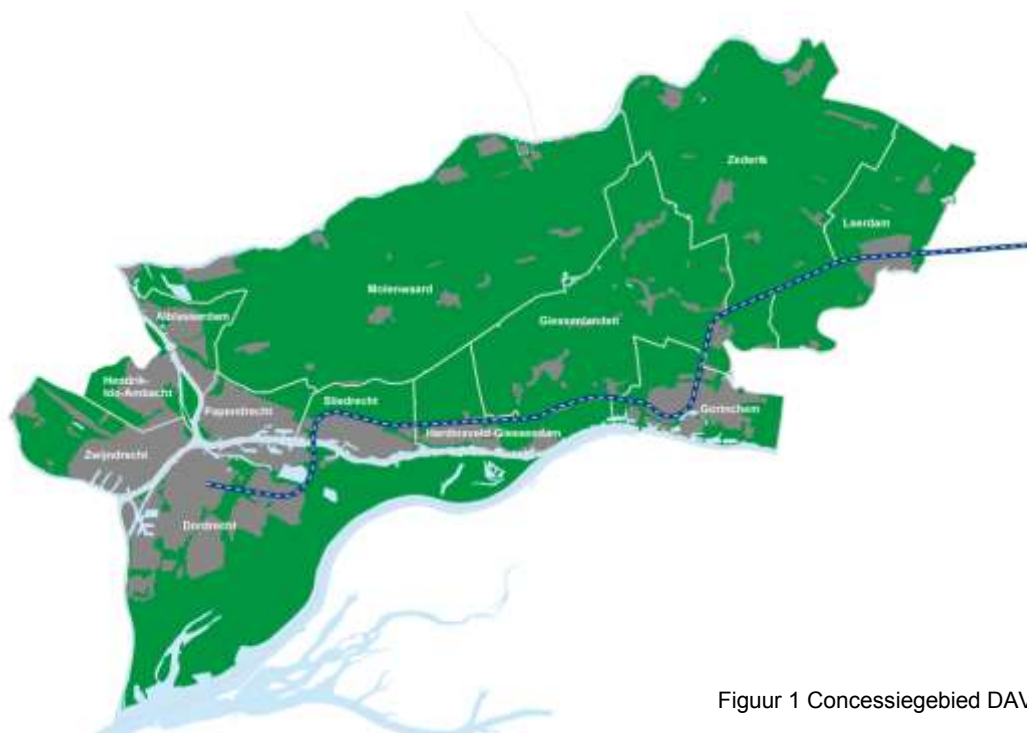
In het gebied wonen in totaal een kleine 400.000 inwoners. Hiervan wonen er circa 285.000 in DS en 115.000 in AV.

De huidige concessiehouder is Arriva. Arriva heeft de concessie verkregen op basis van een openbaar Europees aanbestede concessie die op 1 januari 2007 van start is gegaan. De huidige concessie loopt uiterlijk af op 31 december 2018.

Door middel van een openbare Europese aanbesteding zal een vervoerder gecontracteerd worden die na uiterlijk 31 december 2018 de concessie zal exploiteren voor maximaal 10 jaar.

1.1 Rol en positie van het beleidskader

Dit beleidskader geeft inzicht in de opgaven die er in het concessiegebied liggen op het gebied van het OV en bevat het beleid op hoofdlijnen waarmee de provincie invulling wil geven aan deze opgaven. Het beleidskader bevat de uitgangspunten voor de concessieverlening. Deze uitgangspunten passen binnen het provinciale beleid (Visie Ruimte en Mobiliteit) en



Figuur 1 Concessiegebied DAV

fungeren als kader voor het op te stellen Programma van Eisen (PvE) en de hieraan gerelateerde aanbestedingsdocumenten. Daarnaast bevat het beleidskader onderwerpen die naast de concessieverlening samen met partijen in de regio de komende jaren worden uitgewerkt.

1.2 Doelstellingen en ambities voor het openbaar vervoer

Goed OV is van belang voor het goed functioneren van de provincie Zuid-Holland. Het zorgt ervoor dat grote groepen mensen dagelijks hun reis van huis naar werk of school kunnen maken. Het draagt bij aan het economisch vestigingsklimaat en zorgt ervoor dat kwetsbare groepen in de samenleving kunnen blijven participeren. Goed OV draagt tenslotte bij aan leefbare steden.

Sinds 2000 is de aanbesteding en het beheer van het OV een kerntaak van de provincie Zuid-Holland. De hoofddambitie van de provincie en de regio's is om in de nieuw aan te besteden concessie DAV betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar OV te realiseren, waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de vraag en waarmee wordt bijgedragen aan de verduurzaming van de mobiliteit in het concessiegebied.

1.3 Totstandkoming van het beleidskader

Aan de totstandkoming van dit beleidskader is een uitgebreid interactief proces met regio's, gemeenten, vervoerders en andere stakeholders in het bedieningsgebied vooraf gegaan. Doel van dit proces is om met de nieuwe concessie optimaal in te kunnen spelen op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het gebied en de behoeften van de reizigers in het gebied. Er zijn onder andere werksessies georganiseerd met raadsleden en andere betrokkenen, focusgroepen georganiseerd (met een aantal gebruikers en niet-gebruikers van het OV in het DAV-gebied), interviews met wethouders afgenomen en er is een gebiedsconferentie georganiseerd. Daarnaast is een grondige analyse uitgevoerd van het gebied. Deze analyse is vastgelegd in het zogeheten Kennisdocument

(bijlage A). Op basis van deze gebiedsanalyse zijn de mobiliteitsopgaven voor het gebied gedistilleerd.

Ook is gebruik gemaakt van de procesevaluatie Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee (HWGO) die is besproken met de Statencommissie Verkeer en Milieu op 11 mei 2016.

Het beleidskader is ter advisering voorgelegd aan het reizigersoverleg RODAV alsmede aan de wethouders in het DAV-gebied, Drechtraad en AV-raad. De adviezen van deze partijen kunnen bij de behandeling en vaststelling van dit beleidskader worden meegewogen. De uitgebrachte adviezen en reacties worden tevens meegenomen bij het op te stellen ontwerp-PvE. De provincie wil ook in het vervolgtraject de nauwe afstemming en samenwerking met de regio's continueren.

1.4 Planning

Na vaststelling van dit beleidskader vormt de besluitvorming over het PvE de volgende mijlpaal voor de voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe concessie (zie ook tabel 1 op de volgende pagina). In het PvE worden de uitgangspunten die in dit beleidskader staan vertaald naar concrete eisen voor de volgende concessiehouder.

Het PvE wordt als een ambtelijk vastgesteld ontwerpdocument ter consultatie aan onder andere de regiogemeenten, aangrenzende concessieverleners en het reizigersoverleg voorgelegd. Tevens wordt het ontwerp-PvE in een marktconsultatie nog aan potentieel geïnteresseerde partijen voorgelegd.

GS stellen, tegelijkertijd met het definitieve PvE, ook de Nota van Beantwoording vast waarin gemotiveerd wordt welke adviezen van het reizigersoverleg, regiogemeenten en aangrenzende concessieverleners al dan niet worden overgenomen.

Het definitieve PvE is het centrale document met voorschriften waaraan de volgende concessiehouder zich gedurende de looptijd van

Tabel 1 Planning

Activiteit	Planning
Vooroverleg met lokale betrokkenen	September 2015 – juni 2016
Beleidskader concessie	April – november 2016
PvE inclusief marktconsultatie	September 2016 – maart 2017
Vaststellen bestek en start aanbesteding concessie	Maart/april 2017
Beoordeling en concessieverlening inclusief bezwarentermijn en eventuele juridische procedures	September 2017 – november 2017
Implementatie concessie	Na verlening – december 2018
Start concessie	December 2018

de concessie dient te houden. Dit document wordt samen met onder andere het bestek gepubliceerd bij aanvang van de aanbesteding. Op basis van deze documenten stellen vervoerders een inschrijving op. De inschrijver die de beste eindscore in het gunningsmodel behaalt op zijn inschrijving, wordt de volgende concessiehouder.

1.5 Leeswijzer

Het beleidskader kent de volgende opbouw:

- In hoofdstuk 2 wordt, aan de hand van een analyse van algemene en gebiedsspecifieke trends en ontwikkelingen de visie van de provincie op het OV in het concessiegebied geschetst en vertaald naar hoofdpogaven voor de aanbesteding;
- In de hoofdstukken 3 tot en met 6 worden deze beleidsdoelstellingen vertaald naar uitgangspunten voor de concessie DAV. Het

gaat daarbij om uitgangspunten voor de aanbesteding en uitgangspunten voor een aantal gerelateerde onderwerpen. Ook worden uitgangspunten geformuleerd voor de vormgeving van de concessie. Deze uitgangspunten worden in het nog op te stellen PvE vertaald in concrete eisen aan de volgende concessiehouder;

- In het afsluitende hoofdstuk 7 wordt het vervolg na vaststelling van dit beleidskader geschetst.

2 Visie op het openbaar vervoer in het DAV-gebied

Met het beleidskader OV DAV wil de provincie de basis leggen voor een betrouwbaar, beschikbaar en betaalbaar OV-systeem in de regio. De visie voor dit OV-systeem is grotendeels ontwikkeld op basis van een analyse die uitmondt in hoofdpogaven. De analyse kent een feitenfundament, welke uitgebreid beschreven is in een kennisdocument (zie bijlage A). De belangrijkste feiten en analyse worden in de eerste twee paragrafen van dit hoofdstuk beschreven. De hoofdpogaven voor het OV in de regio worden kort beschreven in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk. Ze worden in de volgende hoofdstukken verder uitgewerkt.

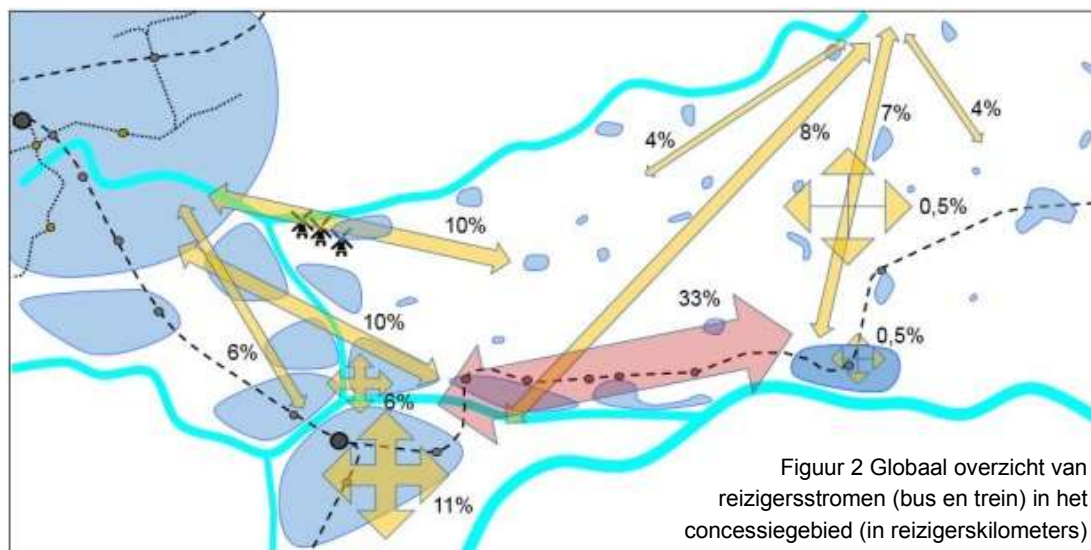
2.1 Huidige concessie DAV

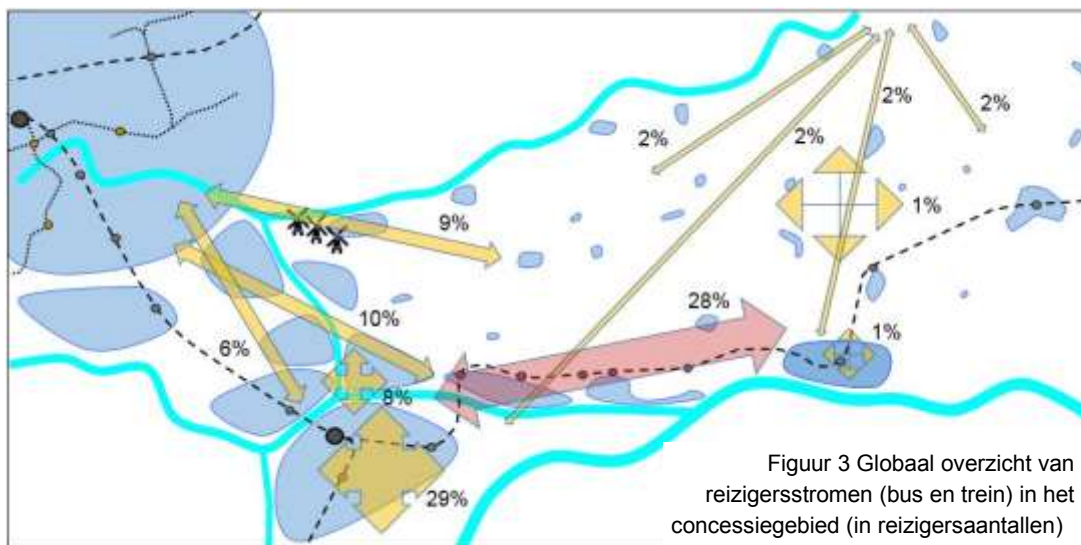
De huidige concessie is een samenvoeging van drie onderdelen die daarvoor apart werden gecontracteerd, namelijk de stadsdienst Dordrecht, het streekvervoer in DS en AV en de treindienst tussen Dordrecht en Geldermalsen (MerwedeLingelijn). Hierdoor is een intermodale concessie ontstaan, met als doel het OV in het gebied beter op elkaar af te stemmen.

Voor het uitvoeren van de concessie krijgt de huidige vervoerder Arriva een subsidie van ongeveer € 24 miljoen per jaar (prijspeil 2016).

Het OV-netwerk

Door het busvervoer en de MerwedeLingelijn (MLL) in één concessie onder te brengen, is de samenhang tussen bus en trein versterkt. Arriva heeft hierop ingespeeld door het zogenaamde visgraatmodel te introduceren. In dit model takken de buslijnen in het gebied zoveel mogelijk aan op de treinstations en sluiten de dienstregelingen op elkaar aan om een makkelijke overstap te creëren. Hiervan wordt goed gebruik gemaakt in het landelijk gebied. Daar worden de streekbussen gebruikt om de overstap te maken naar de MLL en de Hoogwaardig Openbaar Vervoer lijnen (HOV-lijnen), de Q-liners. In aanvulling op de MLL bestaat de ruggengraat van het busnetwerk in het gebied uit een aantal goed bezette Q-liners op de corridors richting Rotterdam en Utrecht. De overige bussen sluiten zoveel mogelijk aan op deze Q-liners en ontsluiten het concessiegebied. Daarnaast bestaat het lijngebonden OV-netwerk ook uit een aantal buurtbussen.





Figuur 3 Globaal overzicht van reizigersstromen (bus en trein) in het concessiegebied (in reizigersaantallen)

Het busnetwerk

Het gebruik van de bus is de afgelopen jaren toegenomen. Tussen 2007 en 2014 is het aantal reizigerskilometers in de concessie met ongeveer 25% gegroeid. Figuur 2 geeft een beeld van de reizigersstromen in het concessiegebied, uitgedrukt in reizigerskilometers. Uit het figuur valt op te maken dat in geval van de bus (zie de gele pijlen) ruim tweederde van de reizigerskilometers plaatsvindt over de grenzen van het concessiegebied, namelijk 40% van en naar Rotterdam en 33% van en naar Utrecht. Ongeveer een derde van de busreizigersstromen blijft binnen het concessiegebied. In het figuur is tenslotte te zien dat het aantal reizigerskilometers van de MLL het dubbele is van de reizigers op de busverbindingen Drechtsteden – Rotterdam (zie ook de rode pijl die ter vergelijking is opgenomen).

Wanneer de reizigersstromen worden uitgedrukt in reizigers in plaats van reizigerskilometers (zie figuur 3), dan is het belang van het busvervoer binnen het concessiegebied groter. Met name de stadsdienst Dordrecht springt er dan uit met een aandeel van 29% in het totaal aantal reizigers. De integratie van de stadsdienst met het streeknetwerk heeft sinds 2015 meer vorm gekregen.

Het aantal busdienstregelingen in de huidige concessie is relatief hoog vergeleken met bijvoorbeeld de hiervoor aanbestede concessie HWGO. Het risico bestaat dat er voor de volgende concessie minder busdienstregelingen worden aangeboden, met name in het landelijk gebied.

De treinverbinding

Vanaf de start van de concessie is er door provincie en betrokken gemeenten geïnvesteerd in een kwaliteitsverbetering van de MLL. In de loop der jaren zijn drie nieuwe stations geopend: Sliedrecht Baanhoek, Hardinxveld Blauwe Zoom en Boven-Hardinxveld. Daarnaast is station Dordrecht Stadspolders verbouwd.

De gedeeltelijk enkelsporige lijn is zodanig aangepast dat een kwartierdienst mogelijk werd tussen Dordrecht en Gorinchem. Vanaf 2008 rijdt Arriva met nieuw en toegankelijker treinmaterieel. Door de uitbreiding van de dienstregeling, krijgen reizigers nu beduidend meer vervoer dan in 2006. Belangrijkste uitbreiding is dat op het traject Dordrecht – Gorinchem de MLL nu op werkdagen overdag vier keer per uur een trein rijdt in plaats van elk half uur. De verbeteringen op de MLL hebben geresulteerd in een flinke toename van het aantal reizigers. Tussen 2006 en 2014 is het aantal reizigerskilometers met 50%

toegenomen. Uit analyses blijkt dat circa 40% van de reizigers Dordrecht als begin/eindstation heeft. Van een groot deel van de reizigers van de MLL die in Dordrecht overstappen op de treinen van NS, reist weer een groot deel in de richting van Rotterdam. Arriva en NS hebben de afgelopen jaren wijzigingen in de dienstregeling aangebracht om in Dordrecht de aansluiting van de MLL op de trein naar Rotterdam en vice versa te verbeteren. Vanaf 2017 is de overstaptijd op station Dordrecht 4 minuten in beide richtingen. Het aandeel doorgaande reizigers kan aanleiding zijn om de praktische mogelijkheden en vervoerkundige voor- en nadelen van het doortrekken van de MLL richting Rotterdam nader te onderzoeken (zie verder paragraaf 3.2).

Personenvervoer over water

Binnen het concessiegebied bestaat een voor Nederland uniek netwerk aan verbindingen voor personenvervoer over water (uitgevoerd door de Waterbus). Dit netwerk heeft dan ook een bijzondere positie in het concessiegebied. Het maakt geen onderdeel uit van deze aanbesteding, maar heeft wel een nauwe samenhang met de concessie.

Als "ritssluiting" tussen DS en enkele andere steden vaart de Waterbus regelmatig. Het netwerk levert een belangrijke bijdrage aan de OV-bereikbaarheid van het concessiegebied. Personenvervoer over water, spoor en bus bedienen elk grotendeels een eigen doelgroep (afhankelijk van herkomst en bestemming), wat maakt dat het systemen zijn die complementair aan elkaar zijn.

2.2 Trends en ontwikkelingen openbaar vervoer

Er zijn diverse algemene en gebiedsspecifieke trends en ontwikkelingen aan de orde die van belang zijn voor het OV in de regio.

Openbaar vervoer verbindt...

OV is geen doel op zich: OV is ondersteunend aan de wens van de reiziger om van A naar B te komen. OV verbindt plekken die vanuit ruimtelijk-economisch perspectief een verband

met elkaar hebben. De verwachting is dat op lange termijn de mobiliteit tussen DAV en MRDH/Utrecht gestaag zal blijven groeien. Ook is zichtbaar dat goed HOV een bijdrage levert aan het economisch vestigingsklimaat in de Zuidelijke Randstad. In de toekomst zal deze functie van het opbaar vervoer alleen maar toenemen. Ook levert OV een belangrijke bijdrage aan het beheersbaar houden en waar mogelijk reduceren van congestie in het stedelijk netwerk.

De Zuidelijke Randstad is één van de economische motoren voor Nederland. Tegelijkertijd blijft de economische groei van de Zuidelijke Randstad achter ten opzichte van andere economische kerngebieden als Londen, Parijs, Stockholm, Kopenhagen. Een belangrijke basisvoorziening voor economische ontwikkeling is een goede (inter)nationale connectiviteit. Dit vraagt om een goede bereikbaarheid van (inter)nationale hubs (Rotterdam Centraal, Dordrecht, Breda, Utrecht Centraal, Rotterdam The Hague Airport) via het nationale en regionale OV. Dit is een uitdaging vanwege de verspreide vervoersrelaties en de fysieke barrières (de grote rivieren) in het DAV-gebied.

DS is één van de maritieme topregio's in Nederland en de topregio als het gaat om de maritieme maakindustrie. De regio is strategisch gelegen op de as van de Rotterdamse haven en het Europese achterland, zowel naar het oosten als het zuiden en heeft veel groeimogelijkheden voor bedrijventerreinen. Er is een sterke verankering van het water – zowel historisch als geografisch – in de gemeenschap. De Drechtsteden vormen een hecht maritiem cluster, inclusief ketenpartners in de logistiek, metaal en dienstverleners. Deze ketenpartners, die met hun eigen specifieke diensten (kennis, grondstoffen en dienstverlening) aan de grote spelers in het domein zijn verbonden, zijn expliciet ook onderdeel van dit maritieme profiel.



Het is de ambitie van de regio om de positie van maritieme topregio verder te versterken waarbij innovatie een sleutelwoord is. Om invulling te geven aan deze ambities hebben DS en de provincie Zuid-Holland Bestuursakkoord Drechtsteden Maritieme Topregio vastgesteld. Hierin zijn afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van de regio, waarbij de nieuwe OV-concessie als belangrijk project is opgenomen.

De economische ontwikkeling van de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden concentreert zich langs de grote ontsluitingsassen A27, A15, Noord/Merwede en de MerwedeLingelijn. Ook hier speelt de maritieme sector een belangrijke rol. In het landelijk gebied ligt de focus op de ontwikkeling van de toeristische recreatieve sector en consolidatie van de agrarische sector.



In de regio's zijn er diverse voorzieningen met jaarlijks veel bezoekers (van buiten de regio). De grootste trekkers zijn de historische binnenstad van Dordrecht, Kinderdijk en het Nationaal Park de Biesbosch. Daarnaast zijn er in de regio diverse kleinere ziekenhuizen, verzorgingshuizen, scholen voor voortgezet onderwijs en andere maatschappelijke voorzieningen die allemaal een specifieke vervoersvraag kennen. De OV-bereikbaarheid van deze voorzieningen is daarbij wisselend.

Openbaar vervoer verandert...

De demografische opbouw van de samenleving verandert. Het aantal jongeren neemt af, terwijl het aantal ouderen toe neemt. Daarnaast trekken jongeren naar de stad en keren daarna meestal niet meer terug. In het landelijk gebied neemt de vergrijzing relatief sterker toe.

Dit leidt tot een verschuiving in het OV-gebruik. In het stedelijk gebied is de vraag naar OV veel gedifferentieerder dan voorheen. In steden neemt de diversiteit in de bevolkingsopbouw toe, wat leidt tot een verschuiving van autogebruik naar OV- en fietsgebruik en tot een toename van het aantal multimodale verplaatsingen. Dit komt overeen met het hoge OV-gebruik in de Zuidelijke Randstad. Onder jongeren lijkt er sprake van een afname van het autogebruik, terwijl het aantal mobiele 65-plussers toeneemt. Onzeker is of dit op de lange termijn zal leiden tot afname van het totale autogebruik. Op dit moment lijkt daar nog geen sprake van.

Daarnaast is er steeds meer sprake van het delen van autobezit. Er zijn diverse commerciële partijen die dergelijke diensten aanbieden, waaronder Uber, GreenWheels en Snapcar.

In het landelijk gebied leiden demografische ontwikkelingen er toe dat het OV als voorziening onder druk staat. De betaalbaarheid van het OV door overheden in de huidige vorm lijkt niet lang meer houdbaar. In landelijke gebieden speelt de auto verreweg de belangrijkste rol. Hier is het autobezit vergeleken met de stedelijke gebieden hoger en tot 2012 sterker gestegen. Als gevolg van demografische ontwikkelingen neemt het gebruik van OV in landelijke gebieden af.

Het concessiegebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van zowel stedelijk als landelijk gebied. Dit betekent dus ook dat de geschetste veranderingen in de bevolkingsopbouw en de bijbehorende vraag naar OV hier spelen en vragen om een gebiedsgerichte analyse.

In het gebied is sprake van een afnemende bevolkingsgroei. Op de lange termijn zou er sprake kunnen zijn van zogeheten demografische krimp. Gelet op de looptijd van de concessie van maximaal 10 jaar hoeft hier nu niet op te worden geanticipeerd.

Huishoudenssamenstelling van het gebied

Om goed te kunnen bepalen wat de wensen en kenmerken van de inwoners en de gebruikers van het OV binnen het DAV-gebied zijn - en wat de gevolgen hiervan zijn voor het OV -, wordt gebruik gemaakt van Mosaic-segmentatie. Mosaic is ontworpen om alle ruim zeven miljoen huishoudens in Nederland te identificeren en te classificeren. De consumenten-huishoudens zijn gesegmenteerd in vijftig typen, die zijn samengevoegd in veertien groepen. Het resultaat is een classificatie die een duidelijk beeld schetst ten aanzien van sociaal-demografie, levensstijl, cultuur, (koop)gedrag en verplaatsingsgedrag. In de analyse wordt gebruik gemaakt van veertien hoofdgroepen, met elk specifieke wensen en kenmerken. In het bijgesloten kennisdocument wordt uitgebreid ingegaan op deze groepen. De analyse leert dat de DAV-regio ten opzichte van andere regio's in Nederland minder welvarend is en dat een groot deel van de inwoners ouder is dan 50 jaar (41% van de gezinshoofden is ouder dan 50 jaar). De huishoudens-samenstelling in de twee regio's kent verder enkele opvallende overeenkomsten en verschillen:

- In beide gebieden zijn relatief veel ouderen met een laag inkomen, in DS nog meer dan in AV;
- In AV is er relatief gezien een hoog autobezit. In DS is het autobezit relatief lager;
- De groep 'modale koopgezinnen' is in DS goed vertegenwoordigd, net zoals de 'jonge digitalen' (veelal studenten en recentelijk afgestudeerden). Dit zijn groepen die een grote bereidheid hebben waar het gaat om het gebruik van het OV.

In Mosaic zijn indices ten aanzien van het gebruik van OV bekend: bus/tram/metro en

trein. Maar ook van het gebruik van de auto. Een index van 100 geeft aan dat dit het landelijke gemiddelde is.

Per regio zijn de vervoersindices gewogen met de aandelen van de verschillende segmenten. Zo kan per regio worden bepaald of er veel of juist weinig van OV of de auto gebruik wordt gemaakt. In het DAV-gebied als geheel maken de inwoners iets minder gebruik van bus/tram/metro en trein dan landelijk (voor beide is de index 97).

Verder blijkt dat de index voor het gebruik van OV, zowel bus als trein, in de AV-regio aanzienlijk lager is dan het landelijk gemiddelde (index 82 voor bus en 83 voor trein). Dit heeft alles te maken met de oververtegenwoordiging van groepen die relatief weinig van het OV gebruik maken en een relatief hoog autobezit hebben. In DS wordt juist (iets) meer dan landelijk van het OV gebruik gemaakt (index 104 voor bus en 103 voor trein). Dit komt overeen met de grotere aanwezigheid van groepen met een iets lager inkomen.

Dus niet alleen telt het AV-gebied aanzienlijk minder inwoners (53.000 huishoudens versus 119.000 huishoudens), ook het gebruik van het OV is volgens Mosaic en Arriva relatief lager. Het gebruik van de auto is in het AV-gebied overigens maar licht hoger dan in het DS-gebied (index 104 respectievelijk 98).

De diffuse vraag naar OV maakt dat er kansen liggen om te zoeken naar nieuwe oplossingen voor de collectieve mobiliteit in het gebied die aansluiten bij deze diffuse vraag. Tegelijkertijd is het belangrijk om vast te stellen dat een grote groep in het gebied ook op lange termijn de auto als het belangrijkste vervoermiddel zal blijven zien.

Openbaar vervoer vernieuwt...

In het OV is vernieuwing en innovatie noodzakelijk om adequaat in te springen op veranderingen in de samenleving. Innovatie is ook een instrument om energietransitie in het OV tot stand te brengen. Zuid-Hollandse

universiteiten en kennisinstellingen zijn hierbij al actief. Er liggen kansen bij waterstof (brandstofcel) en elektriciteit (uit duurzame bronnen).

Er wordt door autofabrikanten op dit moment volop onderzoek gedaan naar en geëxperimenteerd met de ontwikkeling van autonome voertuigen. De verwachting is dat binnen de komende 10 tot 15 jaar deze technologische ontwikkeling een grote verandering te weeg zal gaan brengen. Niet alleen waar het gaat om het autogebruik, maar ook waar het gaat om de inzet van dergelijke voertuigen in het OV. In het voor- en natransport geldt dit overigens ook voor de e-bike. Nu al staat vast dat er een toename is van het aantal personen dat een e-bike bezit. Een e-bike zorgt ervoor dat de actieradius van fietsers verdubbelt.

Verder zal de inzet van ICT als middel om het gebruik van het OV te verbeteren verder doorzetten. Nu al biedt ICT tal van mogelijkheden waar het gaat om reizigersinformatie, veiligheid, ticketing en reiscomfort. Ook kan ICT ondersteuning bieden bij de multimodale vervoersbewegingen. Een belangrijke trend is de mate waarin de samenleving in toenemende mate continu verbonden is via (sociale) netwerken.

In de huidige concessie is al gezocht naar mogelijkheden om het OV te vernieuwen. Zo worden er hybride bussen ingezet voor het stadsvervoer in Dordrecht, heeft de huidige vervoerder een pilot gestart voor de migratie van reizigers uit het doelgroepenvervoer naar het reguliere OV en wordt geïnvesteerd in nieuwe elektrische bussen. In de nieuwe concessie zal er doorgezocht worden naar nieuwe mogelijkheden om (al dan niet aan de hand van pilots) het OV verder te vernieuwen.

Openbaar vervoer doen we samen...

Het OV in Nederland is verdeeld in allerlei concessies en contracten, waarbij de opdrachtgeversrol is belegd bij diverse decentrale overheden. In Zuid-Holland gaat het om de

provincie en de MRDH, maar de samenwerking met de overige decentrale overheden waarmee wij OV-grenzen delen zijn ook relevant. In de praktijk trekt de reiziger zich echter niets aan van concessiegrenzen. De reiziger hecht vooral aan een goede reis, van deur tot deur.

Daarnaast wordt het OV door diverse vervoerders verzorgd. Alleen in Zuid-Holland (inclusief de MRDH) al is er sprake van vijf vervoerders die met elkaar zorg dienen te dragen voor een goede afstemming. Belangrijk onderdeel daarbij is de afstemming tussen het regionaal vervoer en het hoofdrailnet. Daarom zijn de regionale overheden aan de slag gegaan met een onderzoek naar de toekomst van het OV en Spoor, waarbij systeemafstemming een belangrijk vraagstuk is. Ook voor het personenvervoer over water wordt onderzocht hoe de afstemming met andere vormen van OV op lange termijn kan worden verbeterd.

Aangezien het merendeel van de reisbewegingen in Zuid-Holland plaatsvindt in het stedelijk netwerk (inclusief Leiden, Dordrecht, Gouda en inclusief bewegingen naar de Metropoolregio Amsterdam en het stedelijk netwerk in Noord-Brabant) is grensoverschrijdende samenwerking noodzakelijk. Niet alleen als overheden, maar vooral ook met de diverse vervoerders. Een belangrijke ontwikkeling is dus ook dat samenwerking tussen partijen cruciaal is om op lange termijn goed, op de vraag afgestemd OV te kunnen bieden.

Tenslotte is een trend dat er steeds meer initiatieven zijn om op lokaal niveau te zorgen voor vervoerssystemen, vooral in gebieden waar het reguliere OV niet voorziet in de vraag die er is. E-wheels, Graag Gedaan en de Sjuttl zijn voorbeelden van dergelijke kleinschalige mobiliteitsoplossingen in het DAV-gebied.

De bestuurlijke organisatie van het gebied staat voor een aantal veranderingen. Zo zal de gemeente Hardinxveld-Giessendam organisatorisch toetreden tot de Drechtsteden

en hebben de gemeenteraden van Zederik en Leerdam zich op 10 november 2015 uitgesproken voor een fusie met de gemeente Vianen om gezamenlijk de gemeente Vijfheerenlanden te gaan vormen. Er is nog geen definitief besluit of de fusie doorgang vindt, en of de fusiegemeente dan gaat behoren tot de provincie Zuid-Holland of de provincie Utrecht. De gemeenten Molenwaard en Giesenlanden verkennen de mogelijkheden tot versterking van de onderlinge samenwerking.

2.3 Hoofdoopgaven voor het openbaar vervoer in DAV

Op basis van de benoemde trends en ontwikkelingen in het concessiegebied ziet de provincie vier hoofdoopgaven voor de organisatie van het OV in het gebied. Deze vier hoofdoopgaven zijn:

1. Zorgen voor beschikbaar OV;
2. Zorgen voor betrouwbaar, betaalbaar en kwalitatief goed OV;
3. Zorgen voor duurzaam OV;
4. Zorgen voor ontwikkelend OV.

1. Beschikbaar openbaar vervoer (hoofdstuk 3)

Het concessiegebied kenmerkt zich door een gedifferentieerde vraag naar OV, sterk gericht op de regio's om het DAV-gebied heen. De opgave is hier om te zoeken naar een compleet en samenhangend OV-systeem dat aansluit op de verschillende wensen en behoeften van reizigers in het gebied, bestaande uit in ieder geval:

- Snelle en frequente verbindingen met de omliggende stedelijke agglomeraties;
- De MLL als belangrijke drager voor het OV-netwerk;
- Vraaggerichte oplossingen voor de interne mobiliteit, met daarbij specifieke aandacht voor de migratie van het doelgroepenvervoer en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, recreatieve voorzieningen, bejaardentehuizen en begraafplaatsen/crematoria;
- Voorzieningen die bijdragen aan de ketenmobiliteit en vervoer voor de eerste

en laatste kilometer, inclusief afstemming met het netwerk personenvervoer over water;

- Doorontwikkeling van de belangrijkste vervoersknopen.

Door slimme mobiliteitsoplossingen te bedenken verwachten wij dat er uiteindelijk sprake zal zijn van een OV-systeem dat beter aansluit bij waar de reiziger in het gebied behoefte aan heeft. Het risico dat er voor de volgende concessie minder busdienstregelingen worden aangeboden (met name in het landelijk gebied) wordt daarmee beheerst.

2. Betaalbaar, betrouwbaar en kwalitatief goed openbaar vervoer (hoofdstuk 4)

Voor de gebruiker van het OV is het van belang dat er een betaalbaar, betrouwbaar en kwalitatief goed OV-systeem is. Dit betekent dus dat er redelijke tarieven worden gehanteerd en er een opgave ligt om het systeem op een dusdanige wijze te ontwerpen dat de kwaliteit van het OV gewaarborgd is. Het gaat daarbij om de betrouwbaarheid van de dienstregeling, de kwaliteit van de voertuigen en de kwaliteit van de reisinformatie.

3. Duurzaam openbaar vervoer (hoofdstuk 5)

Op landelijk niveau zijn in april 2016 in IPO-verband bestuurlijke afspraken gemaakt met als doel het OV op termijn klimaatneutraal te maken. Er liggen in het gebied echter al volop kansen om het OV eerder verder te verduurzamen. De opgave is om te zoeken naar een goede balans tussen het verduurzamen van het OV en het op peil houden van het voorzieningenniveau.

4. Ontwikkelend openbaar vervoer (hoofdstuk 6)

Zoals in paragraaf 2.2 beschreven zijn er tal van ontwikkelingen (ruimtelijk-economisch, demografisch en technologisch) die van invloed zijn op het OV. Van veel van deze ontwikkelingen is de daadwerkelijke impact echter nog onvoorspelbaar. Daarom is er een opgave om samen met de betrokkenen in het

gebied de concessie op een dusdanige wijze in te richten dat er gedurende de looptijd van de concessie ruimte is om in te kunnen springen op ontwikkelingen zodra duidelijk is dat deze impact hebben op het OV.

In de navolgende hoofdstukken worden deze opgaven vertaald naar uitgangspunten voor de aanbesteding van het OV.

3 Beschikbaar openbaar vervoer

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de geëiste en gewenste bereikbaarheid via het OV voor de reiziger.

3.1 Er komt een robuust netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (inclusief R-net)

Op basis van de analyse van het gebied blijkt dat er kansen zijn voor een robuust systeem van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Het gaat daarbij met name om verbindingen die een bijdrage leveren aan de verbinding van het concessiegebied met Rotterdam, Utrecht en Breda. Ook voor verplaatsingen tussen grotere kernen binnen het concessiegebied is vraag naar HOV. Aan de vervoerder zal worden gevraagd een robuust netwerk te ontwerpen, waarvan HOV-verbindingen deel uit maken.

HOV en R-net

HOV is een verzamelterm van openbaar vervoer met een hoge kwaliteit. In Zuid-Holland wordt HOV op de volgende wijzen geoperationaliseerd:

- Hoogwaardige en eenduidige uitstraling van materieel in de R-net huisstijl;
- Toegankelijke haltes en stations in een vaste huisstijl, waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen op andere vervoerswijzen als OV, fiets en auto;
- Reistijd concurrerend met de auto (verhouding tussen reistijd per OV en per auto maximaal 1,5 met zicht op 1,0);
- Geringe kans op vertraging;
- Frequentie-eisen van in ieder geval minstens 2 ritten per uur overdag en 1 rit per uur in de avond;
- Helder netwerk;
- Actuele reisinformatie;
- Comfortabel materieel.

Een onderdeel van HOV is Randstadnet (R-net). Dit is een geïntegreerd hoogwaardig OV-netwerk in de Randstad dat samen met andere

Randstedelijke decentrale overheden wordt ontwikkeld. R-net kent in Zuid-Holland naast dezelfde eisen als HOV een hogere frequentie-eis. Onderstaand schema geeft de minimale frequentie-eisen van HOV en R-net weer.

Tabel 2 Minimale frequentie-eisen per uur HOV en R-net

Tijdvak	HOV	Ingroeimodel R-net tot 2028	R-net vanaf 2028
Spits	2	4	6 (bus) 4 (trein)
Dal/ zaterdag	2	4	4
Avond/ zondag	1	2	2

De MerwedeLingelijn (MLL) wordt R-net en daarnaast zijn er kansen om de volgende verbindingen in te richten als een HOV-busnetwerk:

- Dordrecht – Papendrecht – Alblasterdam;
- Sliedrecht – Papendrecht – Rotterdam Zuidplein;
- Dordrecht – Hendrik-Ido-Ambacht – Rotterdam Kralingse Zoom;
- Breda – Gorinchem – Utrecht;
- Sliedrecht – N214 – Utrecht;
- Gorinchem – Gelkenes (aansluiting veer Schoonhoven – Gelkenes).

Deze HOV-verbindingen maken zo veel mogelijk gebruik van de autosnelweg (en bij congestie bij voorkeur van de vluchtstrook).



Ontwikkeling van HOV en R-net in fases

De keuze voor het aanbieden van HOV of R-net en de ontwikkelingsfunctie van de lijnen die op de HOV/R-net-corridors rijden ligt bij de vervoerder. De introductie van HOV en R-net in de concessie DAV kent een aanpak in twee fases:

- Fase 1: bij de concessieovergang is gedeeltelijk nieuwe infrastructuur gereed op (gedeeltes van) corridors waar HOV wenselijk is en er geen logisch alternatief bestaat voor deze routes. Dit zijn zogenaamde no-regretmaatregelen;
- Fase 2: op basis van de precieze routes die de vervoerder gaat rijden (bekend na verlening van de concessie) en de extra routes die de vervoerder in de aanbesteding aanbiedt als HOV, worden in deze fase de overige haltes en knooppunten gedurende de loopduur van de concessie ook op HOV, dan wel R-net niveau gebracht.

No-regretmaatregelen zijn maatregelen die altijd nuttig zijn om te nemen, zonder dat de ontwikkelingsvrijheid van een vervoerder wordt ingeperkt. Zo ligt het tracé van de MLL vast en zijn veel corridors gelegen aan provinciale wegen, of bestaande HOV-infrastructuur. Het is vervoerskundig onlogisch en zeer kostbaar hiervoor andere tracés te kiezen. In fase 1 wordt onder meer gebruik gemaakt van eerder aangelegde infrastructuur die in het kader van het project HOV-Drechtsteden is gerealiseerd. Voorafgaand aan de concessieovergang wordt samen met een breed palet van stakeholders bepaald welke maatregelen als no-regret kunnen worden aangemerkt. Bij bepaalde haltes kunnen (als gevolg van routekeuzes door

de vervoerder) pas na verlening van de concessie de voorbereidingen gestart worden om deze op een hoger niveau te brengen.

Door deze aanpak is het mogelijk om de vervoerder maximale ontwikkelingsvrijheid te geven, en tegelijkertijd bij de introductie van de nieuwe concessie al HOV en R-net op straat te hebben. De vervoerder heeft de vrijheid om de lijnvoering geheel naar eigen inzicht in te richten, zolang aan de minimale exploitatie-eisen van HOV dan wel R-net is voldaan. Ook kan de vervoerder besluiten buiten de al gerealiseerde infrastructuur de routes volgens de productformule van HOV, of R-net te rijden als hij aan de minimale eisen van HOV, of R-net voldoet.

De reiziger profiteert door deze aanpak vanaf de start van de concessie al van HOV-voorzieningen, zoals betere haltevoorzieningen en ketenvoorzieningen als fietsenstallingen. Daarnaast wordt voorkomen dat dubbele kosten moeten worden gemaakt, doordat een vervoerder na introductie van de concessie zijn wagenpark moet ombouwen en wordt voorkomen dat in een later stadium losse afspraken met de vervoerder worden gemaakt over de introductie van HOV, of R-net.

Afweging tussen (extra) overstappen en snelle en frequente lijnen

Het is niet waarschijnlijk dat alle verbindingen die op dit moment rechtstreeks worden aangeboden, ook in de nieuwe concessie rechtstreeks blijven worden aangeboden. Soms zal een (extra) overstap nodig zijn. Dit komt doordat een afweging moet worden gemaakt tussen snelle en frequente lijnen met een eenvoudige netwerkstructuur waar veel reizigers van profiteren, ten opzichte van rechtstreekse en minder snelle en frequente verbindingen waar een relatief klein deel van de reizigers baat bij heeft. Als een (extra) overstap gemaakt moet worden, dan vindt deze plaats op een aantrekkelijk overstappunt, met comfortabele wachtgelegenheden en goede voorzieningen om de sociale veiligheid te waarborgen.

Prikkel om R-net te introduceren

De vervoerder wordt in de aanbesteding uitgedaagd om zoveel mogelijk HOV-lijnen op R-netniveau aan te bieden. De vervoerder mag pas een lijn als R-net rijden als aan de minimale frequentie-eisen van R-net is voldaan. De provincie investeert op HOV- en R-nettrajecten in versnellingsmaatregelen en opwaardering van haltes met ketenvoorzieningen conform het haltehandboek van R-net, en faciliteert daarnaast de R-netformule voor de haltelocaties waar R-netbussen zullen stoppen. Op deze haltelocaties wordt informatie over de vertrektijden en aansluitingen weergegeven. De regio's/gemeentes investeren mee in onder andere de knooppuntontwikkeling en bijvoorbeeld in voet- en fietsroutes naar haltes (doorsteekjes).

De vervoerder dient voor HOV en R-net een eenvoudige dienstregeling, met vaste patronen en routes, te rijden. De R-net lijnen dienen tevens aan te sluiten op andere R-net lijnen.

Samenwerking met andere concessies

Het grootste deel van de genoemde kansrijke buscorridors overschrijdt de concessiegrens en bevindt zich deels op het grondgebied van de aangrenzende concessieverleners MRDH en de provincie Utrecht. Met name in Ridderkerk en Rotterdam-Zuid hangt de dienstverlening van de RET nauw samen met de grensoverschrijdende corridors van de concessie DAV. Samenwerking met de MRDH en de provincie Utrecht wordt dan ook gezien als onontbeerlijk voor een succesvolle implementatie van R-net en samenwerking met Brabant kan wellicht voordelen bieden voor Gorinchem op de route Breda – Utrecht.

Stedelijk vervoer

Voor het stedelijke vervoer wordt gestreefd naar behoud van kwaliteit en hoge frequenties op de drukke vervoerrelaties met een korte reisduur. Het bedieningsgebied kent met name in DS een aantal drukke binnenstedelijke verbindingen waarbij een grote groep reizigers over een relatief korte afstand reist; bijvoorbeeld om een overstap te maken op de

trein op de stations Zwijndrecht en Dordrecht Centraal en om de binnenstad van Dordrecht te bereiken. Voor de volgende concessie wordt ernaar gestreefd om op deze vervoersrelaties ook in de toekomst een hoge kwaliteit te garanderen in de vorm van snelle verbindingen en hoge frequenties.

Nachtbus

De huidige concessie beschikt over een tweetal nachtbuslijnen die in de nacht van zaterdag op zondag Rotterdam Centraal verbinden met Drechtsteden. Het streven is om ook voor de volgende concessie deze reismogelijkheid te behouden.

3.2 De dienstregeling voor de MervedeLingelijn blijft minstens gelijk

De MLL wordt beschouwd als de ruggengraat van het OV in het gebied. In het PvE zal handhaving van het huidige voorzieningenniveau op de MLL als basis worden opgenomen. Dat wil zeggen dat het aantal ritten dat de volgende concessiehouder bij aanvang van de volgende concessie dient uit te voeren op de MLL, minstens gelijk dient te zijn aan de huidige concessie (in 2017). Daarmee zal dus gegarandeerd geen kwaliteitsverlies optreden op de MLL bij de start van de volgende concessie.



Een specifiek punt in DAV is een eventuele fysieke koppeling van de MLL met het hoofdrailnet. Deze wens is op hoofdlijnen verkend. Het zou voor veel reizigers van de MLL ideaal zijn als de treinen zouden kunnen doorrijden in de richting van Rotterdam. Veel reizigers die aankomen in Dordrecht en per trein doorreizen doen dit in de richting van Rotterdam.

Een nadeel van een koppeling is onder andere dat de betrouwbaarheid onder druk komt te staan. De lijn is nu juist bovengemiddeld betrouwbaar, mede door zijn geïsoleerde ligging ondanks gedeeltelijke enkelsporigheid. Koppeling gaat dispunctualiteit vanuit het hoofdrailnet importeren, die juist door de enkelsporigheid niet is op te vangen. Ook zijn er grote verschillen in reizigersaantallen tussen het MLL-traject aan de ene kant, en het traject Dordrecht – Rotterdam aan de andere kant. Dit vereist langere treinen, waar de MLL qua infrastructuur en materieel niet voor geschikt is. De vervoerder zou bij een koppeling moeten investeren in extra materieel, dat niet te combineren is met het huidige materieel (het huidige materieel is niet meer leverbaar).

Daarom wordt het niet realistisch geacht om verder te verkennen of de MLL bij aanvang van de nieuwe concessie DAV gekoppeld kan worden aan het hoofdrailnet. Wel wordt samen met ProRail onderzocht of de aansluitingen van de MLL-treinen op het hoofdrailnet kunnen worden verbeterd. Gedurende de concessie zullen de mogelijkheden verder onderzocht worden om de MLL in de (verre) toekomst te koppelen aan het hoofdrailnet.

3.3 Het bundelen en strekken van lijnen wordt mogelijk gemaakt met aangepaste dekkings- en ontsluitingseisen

In de concessies Zuid-Holland Noord (ZHN) en Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee (HWGO) is gebleken dat het meer bundelen en strekken van lijnen tot aantrekkelijker en eenduidiger OV voor de reiziger leidt, met reizigersgroei tot gevolg.

Ook is gebleken uit groepsgesprekken met zogenaamde *focusgroepen* (met een aantal gebruikers en niet-gebruikers van het OV in het DAV-gebied) dat men bereid is een grotere afstand naar de halte af te leggen, mits er een aantrekkelijke reisfrequentie wordt aangeboden en de OV-reis zelf vlotter verloopt. Ook hecht men belang aan de aanwezigheid van ketenvoorzieningen en comfortabele en veilige

wachtgelegenheden. Hier ligt dus een kans om het OV aantrekkelijker te maken voor een grotere groep reizigers.

Om deze kans te benutten, moeten de beschikbaarheidseisen voor de nieuwe concessie op een paar punten worden aangepast. De eisen in de huidige concessie vereisen namelijk vooral een *sterke oppervlakte dekking* door het lijnennet.

Huidige dekkings- en ontsluitingseisen

In de huidige concessie worden door de provincie *dekkings-* en *ontsluitingseisen* voorgeschreven.

Dekkingseisen gelden nu voor de kernen Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht, Alblasterdam, Hendrik Ido Ambacht, Gorinchem, Leerdam, Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht. Voor kernen met *een dekkings-* geldt in de huidige situatie dat deze zijn ontsloten door een OV-verbinding als:

- “85% van de woonadressen binnen de bebouwde kom binnen een straal van maximaal 400 meter van een halte ligt;
- De loopafstand van alle binnen de bebouwde kom gelegen woonadressen naar een halte ten hoogste 1.000 meter bedraagt.”

Voor alle overige kernen¹ met meer dan 800 inwoners geldt nu een *ontsluitings-* eis. Voor kernen met een *ontsluitings-* eis moet een OV-verbinding (bus of trein) op een loopafstand van ten hoogste 800 meter van het geografische zwaartepunt van de kern zijn. Dit mag ook met oproepafhankelijk vervoer worden ingevuld.

¹ Goudriaan, Kinderdijk, Kedichem, Ottoland, Hei- en Boeicop, Nieuwland, Molenaarsgraaf, Brandwijk, Schelluinen, Nieuwpoort, Hoogblokland, Hoornaar, Schoonrewoerd, Leerbroek, Langerak, Noordeloos, Oud Alblas, Streefkerk, Lexmond, Bleskensgraaf, Heerjansdam, Ameide, Arkel, Meerkerk, Groot Ammers, Boven-H'veld, Giessenburg, Giessen Oudekerk, Asperen, Heukelum, Spijk en Nieuw Lekkerland.

Kernen met ontsluitingseisen in de nieuwe concessie

Net als in de huidige concessie zal de vervoerder voor kernen met een *ontsluitingseis* minimaal oproepafhankelijk vervoer aan moeten bieden. Deze eis komt alleen (deels) te vervallen als de provincie samen met de regiogemeenten kiest voor een interne mobiliteitsoplossing via Stroomlijn, Molenhopper of anderszins (zie verder paragraaf 3.4). Los van deze keuze geldt altijd dat er een vervoersoplossing aangeboden moet worden.

Kernen met dekkingseisen in de nieuwe concessie

In navolging op de concessies ZHN en HWGO wordt voor kernen met een *dekkingseis* de eis waarbinnen 85% van de woonadressen van een halte moet liggen, op een straal van maximaal 500 meter van de halte gebracht in plaats van de huidige 400 meter. Daarnaast wordt in navolging op de concessie HWGO niet meer gebruik gemaakt van de term 'loopafstand', maar van de term 'straal' die tijdens de aanbesteding en in de praktijk beter hanteerbaar is.

Een ruimere dekkingseis dan 500 meter zal in een kern gaan gelden voor een halte als:

- De halte door de provincie is aangemerkt als HOV/R-net halte (de voorwaarden voor het aanmerken van een halte als HOV/R-nethalte zijn onder andere dat de betreffende halte zal worden opgewaardeerd conform de eisen die worden gesteld in het haltehandboek van R-net (onder andere voorzien van ketenvoorzieningen zoals fietsenstallingen);
- Deze ten aanzien van de frequentie-eisen en het ingezette materieel conform de standaard van HOV/R-net wordt bediend (als genoemd in paragraaf 3.1); en
- Er een kleinschalig vervoersalternatief wordt aangeboden, bijvoorbeeld als deur-haltevoorziening en vice versa om van en naar de halte te kunnen komen.

Als aan de bovengenoemde drie voorwaarden is voldaan, geldt voor die kern dat sprake is van OV-ontsluiting als:

- Voor 85% van de in de bebouwde kom gelegen woonadressen geldt dat elk van deze adressen binnen een straal van maximaal 800 meter van een HOV/ R-net halte/station ligt of binnen een straal van maximaal 500 meter van een gewone halte;
- Voor elk van de in de bebouwde kom gelegen woonadressen geldt dat zij zich binnen een straal van ten hoogste 1.200 meter van een HOV/ R-net halte/station of binnen een straal van ten hoogste 1.000 meter van een gewone halte bevinden, tenzij dit voor een woonadres in de huidige concessie ook al niet het geval is.

In de huidige concessie gelden voor *kernen met een dekkingseis* minimum frequentie-eisen die door de provincie in de nieuwe concessie als ondergrens worden gehandhaafd:

- Voor Dordrecht van maandag tot en met vrijdag van 7 tot 19 uur en op zaterdag van 8 tot 19 uur een interval van 30 minuten, en in de avonden en op zondag (vanaf 9 uur) eens per uur;
- Voor de overige kernen met een dekkingseis op doordeweekse dagen van 7 tot 19 uur een interval van 30 minuten, en na 19 uur en in het weekend (op zaterdag vanaf 8 uur en op zondag vanaf 9 uur) eens per uur. Daarbij is op alle dagen na 19 uur en op de gehele zondag ook oproepafhankelijke bediening als minimum toegestaan.

3.4 Voor iedere reiziger is er een vorm van collectief vervoer

Een belangrijk uitgangspunt voor de nieuwe concessie is dat er voor iedere reiziger een vorm van collectief vervoer is. De vraag naar vervoer kan, op plekken en tijden waar de vervoersvraag niet voldoende is voor traditioneel lijngebonden OV, wel anders ingevuld worden. Dit kan door bijvoorbeeld gebruik te maken van het gemeentelijke

doelgroepenvervoer of andere kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Daarbij is een goede afstemming tussen deze mobiliteitsoplossingen en het voorkomen van dubbel aanbod van vervoer van belang.

Lokale kleinschalige mobiliteitsoplossingen

In de regio worden diverse, lokaal georiënteerde kleinschalige mobiliteitsoplossingen aangeboden waarmee mensen van deur tot deur vervoerd worden. Ook zijn er vormen van vervoer die mensen van deur tot halte vervoeren, of van halte naar eindbestemming. De provincie wil verkennen of, binnen de uitgangspunten van dit beleidskader, aangehaakt kan worden bij dergelijke regionale en lokale initiatieven om in de vervoersbehoefte te voorzien.

De provincie biedt de kleinschalige mobiliteitsoplossingen in het DAV-gebied daarnaast ten minste ondersteuning door het uitwisselen van kennis. Dit gebeurt onder andere door een rapportage op te stellen, voor alle betrokkenen, waarin de bestaande kleinschalige mobiliteitsoplossingen in het DAV-gebied worden beschreven alsmede voorbeelden uit binnen- en buitenland.

Mobiliteitsplatform Stroomlijn (Drechtsteden)

Een voorbeeld van samenwerking met het doelgroepenvervoer is het mobiliteitsplatform Stroomlijn dat onder andere gaat zorgen voor regie op regionaal doelgroepenvervoer in DS. Het mobiliteitsplatform organiseert de vervoersoplossing en is de spil tussen klant en vervoersaanbod. Stroomlijn houdt op deze manier de regie over het doelgroepenvervoer van deze groepen in DS. Het platform is van en voor de overheden in DS, maar vormt een eigen juridische entiteit. Dit maakt dat ook andere overheden zich aan kunnen sluiten bij het platform. Op 6 september 2016 heeft het Drechtstedenbestuur een formeel besluit genomen over de oprichting van Stroomlijn. Per 1 januari 2017 is Stroomlijn operationeel. De provincie Zuid-Holland en Stroomlijn zijn een eerste verkenning gestart naar de

mogelijkheden om OV en het vervoer van Stroomlijn met elkaar te combineren.

Mocht op basis van de verkenning blijken dat er geen passende oplossingen zijn dan wordt ook het vervoer op die plekken en tijden waar niet voldoende vervoersvraag is (om regulier OV in te zetten) via de reguliere OV-concessie geregeld. De concessiehouder kan dan bijvoorbeeld een oproepafhankelijk vervoersysteem van deur naar halte of van halte naar halte aanbieden.

Molenhopper

In het AV-gebied rijdt op dit moment de Molenhopper. De Molenhopper is een vorm van kleinschalig OV ingezet door de gemeente en vervoert zowel Wmo-reizigers als OV-reizigers. In het AV-gebied zijn er op dit moment dus al afspraken gemaakt over de combinatie van doelgroepenvervoer en OV. De provincie heeft bepaald om in 2017/2018 haar deelname in de Molenhopper te heroverwegen. Onderzocht wordt daarom in de tussentijd welke toekomstige combinaties van vervoerstromen nuttig en nodig zijn. Ook hier is een belangrijk uitgangspunt dat dubbel aanbod van vervoer voorkomen dient te worden. Ook wordt onderzocht of een bindend OV-advies kan worden verstrekt, zodat mensen alleen gebruik maken van de Molenhopper wanneer er geen OV-alternatief is.

Onderdeel van het onderzoek is ook het inzetten van de Molenhopper als *feeder* op het reguliere vervoer. Daarbij is de ritafstand een belangrijk aspect, immers bij een korte verplaatsing ligt overstap van Molenhopper op regulier OV minder voor de hand dan bij langere verplaatsingen.

3.5 Er geldt een minimum en maximum aantal busdienstregelingen

De provincie hanteert een minimum en maximum aantal te leveren busdienstregelingen (DRU's) voor het busvervoer per jaar. Het aantal aangeboden DRU's wordt beoordeeld in het gunningsmodel. Er wordt een maximum aantal te leveren DRU's

gehanteerd in het bestek om onrealistische inschrijvingen zo goed mogelijk te voorkomen. Het minimum aantal DRU's wordt gebaseerd op vervoerkundig onderzoek en nader gespecificeerd in het ontwerp-PvE. Dit minimum aantal zorgt ervoor dat er niet te weinig OV kan worden aangeboden.

In het gunningsmodel kunnen vervoerders - wat vervoersaanbod en dienstverlening betreft - verder worden beloond als zij bijvoorbeeld:

- Een kwalitatief goed vervoerplan ontwikkelen. De inzet door de vervoerder tijdens de spitsuren wordt extra beloond in het gunningsmodel ten opzichte van inzet tijdens de daluren;
- Goede voorstellen doen voor het verbeteren van de klanttevredenheid, bijvoorbeeld door de inzet van hoogwaardig en milieuvriendelijk materieel, verbeterd betaalgemak en verbeterde (reis)informatievoorziening;
- Ouderen en minder validen beter begeleiden als zij gebruik gaan maken van het OV;
- Personeel geregeld instrueren en trainen in gedrag en rijstijl gelet op de verschillende type reizigers;
- Aantoonbaar lokaal betrokken zijn;
- Et cetera.

Ook kan de provincie opties uitvragen (per gemeente en/of regio), zoals de inkoop van 'gratis' OV op zondagen voor doelgroepen zoals ouderen.

Aangezien de concessiehouder opbrengstverantwoordelijk is zal hij zijn DRU's en initiatieven vooral inzetten op verbindingen en tijdstippen waar veel reizigers zijn die zorgen voor aantrekkelijke reizigersopbrengsten. De concessiehouder is dus niet alleen op basis van de ontwikkelingsfunctie verplicht om het aanbod af te stemmen op de (potentiële) vraag, maar wordt daar op economische gronden sterk toe gestimuleerd.

3.6 De vervoerder moet een bijdrage aan de ketenmobiliteit leveren

De provincie wil het gebruik van het OV faciliteren met een passende infrastructuur. Het gaat hier om bijvoorbeeld OV-knooppunten, busbanen, aangename halte(voorzieningen), P+R, fietsinfrastructuur, een goede overstap tussen regulier OV, kleinschalig (doelgroepen)vervoer en het netwerk voor personenvervoer over water, stimuleren van vastgoedontwikkeling rond knooppunten, goede reisinformatie op overstaphaltes en knooppuntvoorzieningen. Omdat wordt ingezet op meer HOV, wordt het belang van de keten nog groter. Bij HOV worden andere voor- en natransportmiddelen belangrijker. Daarbij vormt het natransport nog de grootste uitdaging, zowel in landelijk als in stedelijk gebied. Fietsen van en naar een halte is een mogelijkheid, maar ook het gebruiken van andere vormen van mobiliteit (zoals het bestaande doelgroepenvervoer of vormen van vrijwilligersvervoer) om van en naar de halte te reizen is een optie.

Van de vervoerder wordt verwacht dat hij een kwalitatief goede en aangename overstap biedt van de concessie op andere vervoersmodaliteiten, waaronder trein, metro, auto en fiets. Bij de aanbesteding zal daarom worden uitgevraagd hoe de vervoerder zijn bijdrage aan ketenmobiliteit precies vorm gaat geven. Deze bijdrage wordt beoordeeld als onderdeel van de gunning.

De OV-concessie is leidend voor wat betreft de aansluitingen op het kleinschalig (openbaar) (maatwerk)vervoer. Dit functioneert dus op een soortgelijke wijze als het hoofdrailnet functioneert ten opzichte van regionaal OV.

In de MLL moet de vervoerder fietsen toelaten. Het is aan de vervoerder of hij in de spitsuren (na goedkeuring door de provincie) een prijs wil vragen voor deze voorziening. Ook is het aan de vervoerder om te bepalen of hij fietsen op bepaalde buslijnen wil toelaten (op innovatieve wijze).

Personenvervoer over water

Het netwerk voor personenvervoer over water, spoor en bus vormen een samenhangend basisnetwerk dat voorziet in de belangrijkste OV-verbindingen. Het netwerk vindt zijn kracht in de gezamenlijkheid. In de nieuwe concessie zal de provincie, samen met de toekomstige vervoerder, de exploitant van de Waterbus, de regio's en gemeenten zoeken naar kansen om deze systemen nog beter op elkaar aan te laten sluiten. De resultaten hiervan zullen een plek krijgen in de toekomstvisie over het personenvervoer over water, waarna dit verder wordt uitgewerkt gedurende de implementatie van de nieuwe OV-concessie.

3.7 De vervoerder moet een bijdrage leveren aan de migratie van doelgroepenvervoer

Migratie van het doelgroepenvervoer naar het OV biedt mensen met een beperking (ook) de mogelijkheid om met het OV te reizen. Elk onderdeel van de reis is daartoe ingericht. De voertuigen en de infrastructuur zijn zo veel mogelijk toegankelijk en al het personeel is geïnstrueerd in het laten reizen van mensen met een beperking. Het gaat daarbij om mensen die zelfstandig (eventueel onder begeleiding) zittend vervoerd kunnen worden in het openbaar vervoer. Op drukke knooppunten is er extra ondersteuning aanwezig voor mensen die hulp nodig hebben, bijvoorbeeld bij het overstappen.

De vervoerder wordt verplicht om in te zetten op toename van het aantal reizigers met een beperking, aansluitend bij geldende nationale en internationale regelgeving. Dat levert extra reizigers op voor het OV en resulteert ook in minder gebruik van het doelgroepen-vervoer in

de regio. De migratie is zodanig opgezet dat aandacht is voor zowel de fysieke en de mentale toegankelijkheid van het OV.

Omdat de migratie ook voor gemeenten een voordeel kent zijn zij nadrukkelijk betrokken bij het migratieproces. Zij geven bijvoorbeeld aan welke reizigers in het doelgroepenvervoer mogelijk met het OV kunnen reizen. Zij kunnen deze mensen benaderen en ze uitnodigen voor de door de vervoerder georganiseerde activiteiten om de overstap te faciliteren.

Omdat het gaat om overstappen van specifieke groepen reizigers naar het OV trekken de experts van de gemeente en het vervoerbedrijf samen op om de overstap te maken. In de aanbesteding worden de inschrijvers uitgedaagd om aan te geven welke inzet zij plegen om het OV zo toegankelijk mogelijk te maken en welke stappen zij zetten om de migratie te realiseren. Stappen die gezet kunnen worden zijn onder meer het inzetten van reisbegeleiders, assistenten op knooppunten en het bieden van technische ondersteuning in de vorm van op maat toegesneden digitale reis assistentie.

Daarbij is er ruimte om onderscheid te maken naar periode van de dag, om bijvoorbeeld juist in de dal-periode extra in te zetten op toegankelijkheid. In het algemeen vallen de piekmomenten van het Wmo-vervoer niet gelijk met de piekperiode in het OV waardoor migratie buiten de spits realistisch is. Ook kan de vervoerder er voor kiezen om op bepaalde lijnen extra service te bieden, met name ten aanzien van de toegankelijkheid (oftewel inzetten van servicelijnen).

4 Betaalbaar, betrouwbaar en kwalitatief goed openbaar vervoer

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten geformuleerd die moeten bijdragen aan de kwaliteit en betaalbaarheid van het OV voor de reiziger.

4.1 De OV-chipkaart en regionale reisproducten worden in beginsel geëist

Het OV-chipkaartsysteem wordt als uniforme betaalwijze voorgeschreven in de concessie. Om voor de kleine vervoersvormen een niet te grote financiële barrière op te werpen, zal voor deze vormen van vervoer de mogelijkheid bestaan om hiervoor ontheffing aan te vragen. Daarbij dient een vervoerder wel aan te geven wat de alternatieve betaal mogelijkheden zijn. Gezien de impact op de sociale veiligheid van het personeel in het OV wordt voor de DAV-concessie de mogelijkheid van contant betalen niet voorgeschreven en worden alternatieve betaalmogelijkheden aan de vervoerder gelaten (zie ook paragraaf 4.5). Deze alternatieven moeten aansluiten bij het plan van de vervoerders over OV-betalen waar landelijk aan gewerkt wordt.

Op dit moment wordt samen met de huidige vervoerder gewerkt aan de invoering van het Regio-abonnement in de concessies ZHN en DAV (en in de waterbus). Dit abonnement is al geldig bij alle concessies van MRDH en in de concessie HWGO.

Naast het voorschrijven van het Regio-abonnement wordt gestimuleerd om reisproducten uit andere regio's te accepteren. Bijvoorbeeld dat op buslijnen die een sterke relatie hebben met Noord-Brabant, Utrecht en/of Gelderland ook reisproducten van deze regio's geaccepteerd worden. Dit vereist wel dat de provincie afspraken maakt met de aangrenzende concessieverleners.

4.2 De kilometertarieven zonder korting (en gecorrigeerd voor inflatie) worden niet hoger

Het uitgangspunt voor de reizigerstarieven is dat:

- De kilometertarieven door de provincie worden voorgeschreven en gelijk zijn aan de huidige kilometertarieven, waarbij geldt dat het HOV-tarief alleen mag worden gehanteerd op de corridors van en naar Utrecht CS waar dit nu ook al het geval is, mits sprake is van een niveau van dienstverlening op de betreffende lijn(en) dat minimaal gelijkwaardig is aan nu;
- De jaarlijkse indexatie van tarieven tijdens de concessie plaatsvindt aan de hand van de Landelijke Tariefindex (LTI) of diens eventuele opvolger. De LTI compenseert de vervoerder voor kostenstijgingen waar hij zelf geen invloed op heeft;
- De vervoerder een vergoedingsregeling hanteert die in ieder geval reizigers compenseert die per rit een half uur of meer vertraging oplopen bij reizen in de concessie;
- Indien er na de concessieovergang andere kortingsproducten en/of abonnementen worden aangeboden dan ervoor, dient er aantoonbaar sprake te zijn van gemiddelde kostenneutraliteit voor de reiziger. De kostenstijging voor individuele reizigers als gevolg van andere kortingsproducten en/of abonnementen bedraagt maximaal 10%.

Bij de uitwerking van alle tariefvoorstellen is de vervoerder gehouden aan het gebruik van de OV-chipkaart en het landelijk tarievenkader en eventuele bijstellingen daarvan. Indien er grote wijzigingen optreden, zullen de vervoerder en de provincie nadere afspraken maken over de consequenties hiervan. Dit geldt ook indien er

vanuit het Rijk voorschriften komen die grote consequenties hebben voor de vervoerder.

4.3 Het personeel is het visitekaartje van het openbaar vervoer

De chauffeur en het andere personeel binnen het OV met klantcontact is gastheer of -vrouw. Zij zorgen dat reizigers een prettige reis kunnen maken met het OV. Personeel is getraind in het klantvriendelijk omgaan met reizigers, is proactief aanwezig om mensen daar waar nodig te informeren of te assisteren. Dat geldt voor alle reizigers en daarmee ook voor reizigers met een mobiliteitsbeperking.

Personeel is geïnstrueerd in de omgang met reizigers met een functiebeperking. De chauffeur of een andere medewerker helpt, indien een reiziger hierom verzoekt, de reiziger in een rolstoel bij het betreden en verlaten van het voertuig. Het personeel kent de regels voor het al dan niet toelaten van (elektrische) rolstoelen, dit mede in verband met de veiligheid van de reiziger zelf en de overige reizigers.

Het personeel, in het bijzonder het personeel dat als buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) wordt ingezet, is tevens getraind in het de-escalerend optreden bij conflicten met reizigers.

Vrijwilligersinzet wordt dusdanig vormgegeven dat dit niet leidt tot verdringen van arbeidsplaatsen. Wanneer de provincie op enige wijze betrokken is bij een vervoersysteem waar vrijwilligers worden ingezet dan stelt de provincie eisen aan de bekwaamheid van deze vrijwilligers. Ook is een relevante en geldige verklaring omtrent gedrag een eis.

4.4 Het materieel moet toegankelijk, veilig, verzorgd en comfortabel zijn

De nieuwe vervoerder moet het huidige treinmaterieel en de hybride bussen (zie daarvoor verder paragraaf 5.3) overnemen van de huidige vervoerder. De nieuwe concessie zal de mogelijkheid bevatten om treinmaterieel na afloop over te laten nemen door een

opvolgende concessiehouder. De provincie stelt hiertoe nadere eisen aan de kwaliteit van het treinmaterieel aan het einde van de looptijd van de concessie en stelt een overnameregeling op.

De provincie beperkt de eisen aan het overige materieel tot de minimaal noodzakelijke om een doelmatige aanschaf van materieel te bevorderen. De vervoerder heeft de vrijheid het materieel te kiezen gegeven de duurzaamheidseisen die in hoofdstuk 5 staan. De vervoerder wordt tevens vrijgelaten in de hoeveelheid materieel die wordt aangeschaft (en daarmee het hebben van voldoende technische reserve). De provincie staat het de vervoerder ook toe om gebruikt materieel in te zetten vanaf de start van de concessie. Voor nieuwe bussen die een nader te bepalen aantal jaren na aanvang van de start van de concessie instromen, kan een overnameregeling voor de volgende concessie overeen worden gekomen. Hier wordt voor gekozen om de vervoerder niet op kosten te jagen ten aanzien van materieelafschrijvingen.

De treinen die in de huidige en de nieuwe concessie worden ingezet, beschikken niet over een toilet en dat blijft gelijk in de nieuwe concessie. Inbouw achteraf van toiletten zou een grote investering vergen. De totale kosten hiervan voor de hele concessieduur van tien jaar worden op circa € 5 miljoen geschat. Deze kostenprognose is opgesteld op basis van gegevens uit een studie die in 2013 door een onafhankelijke derde partij voor de provincie Gelderland is verricht, voor hetzelfde treintype als dat op de MLL rijdt². Inbegrepen zijn ook de kosten die voortvloeien uit de benodigde infrastructuur "aan de wal" voor het ledigen van de toiletten, en het beheer en onderhoud.

Inbouw achteraf van toiletten in de treinen heeft daarnaast een groot ruimtebeslag in de treinen dat ten koste gaat van de vervoerscapaciteit: er

²<https://gelderland.stateninformatie.nl/document/264597/1/document>

zullen minder zitplaatsen overblijven, of minder fietsen kunnen worden meegenomen. Het doorzicht in de trein vermindert, wat gevolgen heeft voor de sociale veiligheid.

De grotere stations beschikken reeds over een toiletvoorziening. Uit de provinciale klachtenadministratie blijkt tot slot dat het ontbreken van toiletten in de treinen op de MLL de afgelopen jaren niet tot klachten heeft geleid.

De eisen - op hoofdlijnen - die wel aan het materieel gesteld zullen worden, zijn als volgt:

- Het bus- en treinmaterieel dat bij de start van de nieuwe concessie instroomt, hoeft niet nieuw te zijn, maar moet wel veilig zijn, beschikken over informatiedisplays met actuele intermodale reisinformatie en draadloos internet (WiFi), waarvan reizigers gratis gebruik mogen maken, et cetera;
- Het treinmaterieel dient uitgerust te worden volgens de huisstijlformule van R-net;
- Het materieel dient tevens toegankelijk te zijn voor reizigers met een beperking. Het materieel dient dan ook te beschikken over een gelijkvloerse instap en gelijkvloerse plekken. Ook buurtbussen en 8-persoonsbussen moeten goed toegankelijk zijn en goed kunnen halteren bij (aangepaste) haltes;
- Het busmaterieel dient, conform de daarvoor geldende regelgeving, toegankelijk te zijn voor reizigers met een functiebeperking en derhalve te beschikken over ten minste één rolstoelopstelplaats. De inzet van extra toegankelijk kleinschalig materieel met een lage vloer wordt positief beoordeeld in het gunningsmodel. Rolstoelgebruikers die niet in aanmerking komen voor een OV-begeleiderskaart (reizigers kunnen een dergelijke kaart aanvragen als zij als gevolg van een functiebeperking niet zelfstandig met het OV kunnen reizen) dienen in staat te worden gesteld zonder hulp van derden gebruik te kunnen maken van het aangeboden OV;
- Het busmaterieel dat wordt ingezet op de R-net trajecten dient uitgerust te worden

volgens de huisstijlformule van R-net. Het zal daarbij een passende moderne en verzorgde uitstraling moeten hebben. Daarnaast dienen de bussen te beschikken over informatiedisplays (met actuele intermodale aankomst- en vertrektijd en overstapinformatie). De provincie staat het de vervoerder toe om R-netmaterieel ook in te zetten op eventuele uitlopers van de R-net trajecten. Zo kan de vervoerder zijn materieel effectief inzetten;

- Het busmaterieel dat wordt ingezet op de HOV en R-net trajecten moet qua comfort en veiligheid aansluiten bij het gebruik op relatief lange reisafstanden en, mits van toepassing, het rijden op de snelweg;
- De vervoerder moet voldoen aan output-normen (zie paragraaf 6.5 voor de output-onderwerpen). Deze hebben onder andere betrekking op klantvriendelijkheid en netheid van het voertuig.

De kwaliteit van het aangeboden busmaterieel wordt beoordeeld in het gunningsmodel. De provincie zal vooral een betere kwaliteit op de goed bezette lijnen belonen.

4.5 De vervoerder moet een bijdrage leveren aan de sociale veiligheid

De provincie maakt de inzet van de vervoerder op het gebied van sociale veiligheid geen onderdeel van het gunningsmodel. In plaats daarvan wordt een minimaal te garanderen kwaliteitsniveau en inzet geëist, op een soortgelijke wijze als dit is gedaan voor de concessies ZHN en HWGO. Dit betekent dat vervoerders niet met elkaar concurreren op het gebied van sociale veiligheid.

De uitgangspunten met betrekking tot sociale veiligheid zijn vastgelegd in het door GS op 5 januari 2016 vastgestelde Uitvoeringsprogramma Sociale Veiligheid. Het hoofddoel van het Uitvoeringsprogramma is dat de provincie zich samen met vervoerders, gemeenten en politie inzet om reizigers in het OV een reiservaring zonder overlast en agressie te bezorgen.

De vervoerder dient proactief deel te nemen aan de huidige sociale veiligheidsarrangementen in het gebied. Daarnaast dient hij mee te werken aan de ontwikkeling van eventuele toekomstige veiligheidsarrangementen. De concessie zal tevens een aantal maatregelen bevatten om ervoor te zorgen dat de vervoerder zwartrijden voorkomt, dat er een gedragscode voor reizigers en rijdend personeel komt en dat er een meldpunt voor incidenten is. Daarbij worden reiziger en personeel gestimuleerd om incidenten te melden.

Een buschauffeur is een potentieel doelwit voor beroving vanwege de aanwezigheid van contant geld. Vervoerders willen vanwege de veiligheid voor het personeel graag geen geld en papieren kaartjes (waarde) meer op de bus. De vervoerder mag in de DAV-concessie naast het OV-chipkaartsysteem en e-tickets andere passende alternatieven introduceren. Ook

wordt de vervoerder gevraagd om te zorgen voor een passende oplossing bij verlies van de OV-chipkaart door de reiziger of bij te weinig saldo.

4.6 Er wordt schriftelijke en digitale intermodale reisinformatie geëist

Correcte en actuele intermodale reisinformatie over aankomst- en vertrektijden en overstapmogelijkheden bevordert het gebruik van het OV. Door deze informatie wordt reizen makkelijker en wordt wachten minder vervelend omdat een stuk onzekerheid wordt weggenomen. De provincie hecht daarom veel belang aan een goed en betrouwbaar reisinformatiesysteem. Om dit mogelijk te maken moet de vervoerder in ieder geval zorgen voor schriftelijke informatie (zoals vertrekstaten) en het tijdig aanleveren van digitale reisinformatie.

5 Duurzaam openbaar vervoer

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de provincie werkt aan het verduurzamen van het OV. De provincie zet daarbij in op het realiseren van de in IPO-verband gestelde duurzaamheidsdoelen voor 2025. Daarnaast wil zij (eerder en/of aanvullend) op duurzaamheid inzetten waar dat goed mogelijk is. Dit is een ambitieus maar haalbaar scenario zonder dat verduurzaming leidt tot een verminderd voorzieningenniveau. De vervoerder krijgt daarbij zelf de ontwikkelruimte om de hierna gestelde uitgangspunten uit te werken.

Een scenario waarbij de hele concessie vanaf de start volledig met zero-emissie busmaterieel zou worden verreden, is niet uitgewerkt omdat dit niet reëel wordt geacht vanwege praktische problemen in de uitvoering (onder andere aanleg laadinfrastructuur en accucapaciteit van de voertuigen).

5.1 Uiterlijk 2025 zijn alle nieuw instromende bussen emissievrij

Al het materieel dat nieuw instroomt in de concessie vanaf 2025 dient zero-emissie te zijn (emissievrij aan de uitlaat (tank-to-wheel)). Dit in navolging op de in april 2016 in IPO-verband gesloten bestuursovereenkomst in deze. Het jaartal 2025 is gekozen als gezamenlijk doel door de provincies.

De nieuwe bussen maken in 2025 gebruik van 100% hernieuwbare energie of brandstof. Deze energie wordt onder andere met het oog op economische ontwikkeling zoveel mogelijk regionaal opgewekt.

5.2 Het stedelijk vervoer in Dordrecht en Gorinchem wordt in ieder geval deels zero-emissie

De vervoerder dient (binnen enkele maanden) vanaf de start van de concessie het stedelijk vervoer in Dordrecht en Gorinchem in ieder geval deels uit te voeren met zero-emissie

materieel. Om praktische redenen en vanwege de bevolkingsdichtheden wordt juist bij het stedelijk vervoer gestart met de energietransitie. Bijzondere aandacht zal daarbij worden geschonken aan het gewicht van het materieel (de accu heeft een aanzienlijk gewicht), om trillinghinder te voorkomen. Vervoerders die niet alleen deels, maar voor een groot deel of volledig met zero-emissiematerieel het stedelijk vervoer willen verzorgen kunnen hiervoor worden beloond in het gunningsmodel.

De ontwikkelingen op het vlak van zero-emissie vervoer gaan wel snel: een toetsing op de haalbaarheid van dit uitgangspunt zal nog plaatsvinden tijdens de verdere voorbereiding van de aanbesteding. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan kan dit uitgangspunt nog worden aangepast.

5.3 De hybride en elektrische bussen gaan over naar de nieuwe concessie

De 27 hybride bussen die in 2011 en 2012 zijn ingestroomd in de concessie, dienen bij het eind van de huidige concessie verplicht te worden overgenomen door de volgende concessiehouder.



Voor de (waarschijnlijk vijftal) elektrische bussen die bij de huidige concessiehouder in 2017 instromen in de concessie voor de stadsdienst van Gorinchem en de

binnenstadsdienst Dordrecht, zal eveneens een overnameverplichting gelden voor de volgende concessiehouder.

5.4 Er wordt ook op diverse overige manieren ingezet op duurzaamheid

Naast de voorgenoemde maatregelen zal inzet van materieel met een lage CO₂-uitstoot worden bevorderd. De gemiddelde CO₂-uitstoot per dienstregelingskilometer over de weg voor de gehele concessie mag in het eerste dienstregelingsjaar van de nieuwe concessie in ieder geval niet hoger liggen dan 95% van het niveau over de weg in de huidige concessie. Gedurende de concessieduur moet dit percentage afnemen tot een nader te bepalen percentage in het laatste dienstregelingsjaar 2026.

De provincie zal de inschrijvers op de aanbesteding optioneel verzoeken om een plan voor de inzet van een aantal brandstofcelbussen voor interlokale verbindingen in de concessie. Dit in navolging op de in juni 2016 samen met MRDH en de provincie Groningen getekende *Letter of intent* voor de opschaling van de aantallen zero-emissie brandstofcelbussen op waterstof, waarin is opgenomen dat de provincie beoogt

om in onder andere Europa gelden te verwerven voor deze ambitie.

De provincie stimuleert de vervoerder ook om zoveel mogelijk gebruik te maken van lokaal opgewekte hernieuwbare brandstof en/of energie voor het elektrisch busvervoer. Gebruik van groene stroom voor de MLL zal in de aanbesteding gunstig worden beoordeeld.

Tot slot wordt van de nieuwe concessiehouder duurzaam ondernemerschap verwacht, in de breedste zin van het woord. Verreweg het grootste deel van het energieverbruik in de concessie vloeit voort uit de aandrijving van het materieel, maar ook ten aanzien van andere aspecten zal door de provincie een inspanning worden verwacht. Voorbeelden zijn het hergebruik van materialen in de werkplaats, hergebruik van water in de wasstraten, en het bevorderen van een energiezuinige rijstijl van chauffeurs.

6 Ontwikkelen openbaar vervoer

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de concessie wordt aanbesteed en waar tijdens de duur van de concessie de opbrengstverantwoordelijkheid en ontwikkelfunctie worden belegd om onder andere tot een zo flexibel mogelijke concessie te komen. Tevens wordt ingegaan op het doorontwikkelen van de concessie tijdens de looptijd van de concessie.

6.1 Opbrengstverantwoordelijkheid en ontwikkeltaak liggen bij de vervoerder

De opbrengstverantwoordelijkheid wordt belegd bij de vervoerder

In lijn met het beleid van de provincie en gelijk aan de huidige concessie en de andere concessies van de provincie, wordt de opbrengstverantwoordelijkheid tijdens de gehele concessieduur belegd bij de vervoerder. In andere woorden: de vervoerder ontvangt zelf alle reizigersopbrengsten. Daarmee wordt de vervoerder risicodragend voor eventuele tegenvallende reizigersopbrengsten en kunnen meevallende reizigersopbrengsten als een bonus voor de vervoerder worden beschouwd.

De provincie verwacht hiermee dat de vervoerder zich, onder andere door diens uitvoerings-, onderhouds- en marketingactiviteiten, actief inspant voor een kwalitatief goede uitvoering van de concessie, voor goed (onderhouden) busmaterieel en voor de ontwikkeling van de (potentiële) reizigersvraag. Dit is in lijn met het principe dat de provincie 'de markt wil laten doen waar de markt goed in is' en waarnaast de provincie zich richt op de zaken waar de provincie meerwaarde biedt aan haar inwoners.

De vervoerder ontvangt zijn bijdrage voor het aanbieden van het OV voor circa 50% van de provincie en 50% van de reiziger. Door de opbrengstverantwoordelijkheid te beleggen bij de vervoerder loopt de provincie geen financieel risico op deze concessie. De

vervoerder ontvangt van de provincie een vaste bijdrage voor de exploitatie. Eventuele risico's in de exploitatiesfeer door bijvoorbeeld wegwerkzaamheden zijn de verantwoordelijkheid van de vervoerder en de wegbeheerder. Ook een stijging van bijvoorbeeld onderhoudskosten komt voor rekening van de vervoerder. De overige opbrengsten krijgt de vervoerder van de reizigers. Indien het aantal reizigers daalt of toeneemt, heeft dat geen financiële gevolgen voor de provincie.

Randvoorwaardelijk voor het kunnen beleggen van de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder is dat geïnteresseerde vervoerders:

- Voldoende tijd krijgen om de concessie te kunnen ontwikkelen. Uit landelijke ervaringen en ervaringen met de andere concessies van de provincie blijkt dat met een concessieduur van minimaal acht jaar hieraan wordt voldaan;
- Tijdens de aanbesteding een redelijke inschatting kunnen maken van de te verwachten vervoersopbrengsten tijdens de concessie. Het is de verwachting van de provincie dat deze opbrengsten goed zijn in te schatten.

De ontwikkelfunctie wordt belegd bij de vervoerder

Het is primair aan de vervoerder om nader invulling te geven aan de door de provincie bepaalde doelstellingen voor de concessie. De provincie hanteert namelijk het principe: laat de markt doen waar de markt goed in is. De vervoerder heeft de beste kennis van de markt en van de exploitatie, want hij zit het dichtst op de klant. Hij is het beste geëquipeerd om het product af te stemmen op de wensen van de klant, mits hij de juiste prikkels ontvangt om klanten aan te trekken en tevreden te houden. De provincie geeft de vervoerder veel invloed op het ontwikkelen van zijn dienstverlening:

lijnen, frequenties, maar bijvoorbeeld ook marketing en de informatievoorziening.

De tariefstelling is een belangrijk instrument van de provincie. Hoewel de ontwikkelingsfunctie bij de vervoerder ligt, blijft zijn voorstel afhankelijk van de goedkeuring door de provincie als concessieverlener, die daarbij het advies van het reizigersoverleg betreft. In de praktijk is dan ook altijd sprake van zowel provinciaal toezicht als intensieve samenwerking tussen de vervoerder en de provincie. Daarbij staan de belangen van de reizigers centraal. Deze werkwijze wordt bij de komende concessie DAV verder doorontwikkeld.

Bij de aansturing van een concessie maakt de provincie onderscheid tussen de beleidsrol (strategisch), de ontwikkelrol (tactisch) en de uitvoeringsrol (operationeel). De beleidsrol is een taak voor de provincie. De uitvoeringsrol is een taak van de vervoerder. De ontwikkelingsfunctie omvat alle elementen die ten behoeve van het OV ontwikkeling behoeven. Te denken valt aan onder meer het:

- Planmatig ontwikkelen van de reizigersgroei, het OV-aanbod, marketing en communicatie in lijn met de (potentiële) vraag naar OV;
- Ontwikkelen en implementeren van aansluitingen tussen de diverse vervoersdiensten;
- Verbeteren van de sociale veiligheid en toegankelijkheid van het materieel.

De ontwikkelingsfunctie wordt gelijk aan de huidige en andere concessies van de provincie primair belegd bij de vervoerder. In eerste instantie wordt hiervoor gekozen omdat de vervoerder ook opbrengstverantwoordelijk is en hij daarmee een direct belang heeft in de ontwikkeling van de concessie. Daarnaast heeft de vervoerder de beste marktkennis en die wordt op deze manier benut. Het ontwerpen van een optimale dienstregeling met bijbehorende materieelinzet behoort tot de kerncompetenties van de vervoerder en niet tot die van de provincie.

Door de ontwikkelrol bij de vervoerder te leggen ontstaan tevens meer mogelijkheden voor vervoerders om zich op kwaliteit te onderscheiden tijdens de aanbesteding. Daarmee wordt de aanbesteding geen zogenoemde 'prijsaanbesteding'. In de gunning speelt vooral het voorzieningsniveau en de geboden kwaliteit voor de reiziger een belangrijke rol. Dat leidt naar verwachting van de provincie uiteindelijk tot een betere dienstverlening voor de reiziger.

De provincie richt zich in haar rol op enerzijds het stellen van kaders aan de ontwikkelingsvrijheid van de vervoerder. Deze inkadering wordt in dit hoofdstuk (samen met de voorgaande hoofdstukken) verder vorm gegeven. Anderzijds richt de provincie zich op het concessie-management. Dit betekent onder andere het monitoren van de uitvoering van de concessie en beleidskeuzes voorbereiden indien bestaande formele kaders niet voldoen.

6.2 Er is flexibiliteit in de uitvoering van de concessie

Uitgangspunt is dat voorschriften in de concessie voor 10 jaar gelden. Echter, gezien de snelle (technologische) ontwikkelingen raken op verschillende onderwerpen de voorschriften gedateerd. Daarom wordt voor specifieke onderwerpen gedurende de concessie na evaluerend overleg (bijvoorbeeld na 3 jaar) met de concessiehouder de voorschriften aangepast. De onderwerpen waarvoor dit geldt worden in deze paragraaf kort opgesomd en in het PvE gedetailleerd uitgewerkt. Het gaat in ieder geval om onderwerpen waarop gedurende de concessieduur ontwikkelingen worden verwacht waarvan nog niet bekend is hoe deze zich uitkristalliseren, en in welk tempo dit gebeurt. De specifieke onderwerpen waarbinnen de voorschriften gedurende de concessie herijkt kunnen worden zijn bijvoorbeeld (niet limitatief):

- Introductie van zero-emissie voertuigen (elektrisch of op waterstof);
- (Pilots met) autonome zelfrijdende voertuigen;

- Introductie van alternatieve betalingsvormen voor het OV zoals betalen met bankpas en mobiele telefoon;
- Samenwerking met andere partijen, zoals het mobiliteitsplatform Stroomlijn;
- Rapportages, dashboards en informatievoorziening.

6.3 Er komt meer ruimte voor kleinschalige mobiliteitsoplossingen

Kleinschalige markt- en burgerinitiatieven vanuit de samenleving voor alternatieve vervoersvormen zijn toegestaan. Juist op plekken en tijden waar de vraag naar OV beperkt is, kunnen deze kleinschalige mobiliteitsoplossingen goed in de behoefte voorzien. De provincie heeft de mogelijkheid om kleinschalige mobiliteitsoplossingen financieel of op een andere wijze te ondersteunen (bijvoorbeeld door de inzet van materiedeskundigen). De vervoerder dient gestructureerd te overleggen met initiatiefnemers van buurtbusprojecten.

Uiteraard ziet de provincie er op toe dat kleinschalige mobiliteitsoplossingen geen ongewenste concurrent van het OV zijn. Wanneer dergelijke mobiliteitsoplossingen volgens vaste dienstregeling rijden en voor een ieder toegankelijk zijn dan overtreden ze de geldende wet- en regelgeving en zal de provincie daar actie op ondernemen.

6.4 Bus en trein worden integraal en voor een lange periode Europees aanbesteed

De concessie wordt integraal aanbesteed

De huidige concessie omvat integraal het spoorvervoer (MerwedeLingelijn) en het busvervoer in het concessiegebied. De provincie kiest ervoor om de nieuwe concessie ook integraal aan te besteden. Dit geeft de vervoerder de meer ruimte in haar ontwikkelingsfunctie en voor het optimaliseren van het regionale netwerk. In de huidige situatie heeft de vervoerder gekozen voor het “visgraatmodel”, waarbij het busvervoer op zinnvolle wijze “feedert” op de MLL. Ook hoeft er

niet twee keer te worden aanbesteed en hoeft er geen subsidiebudget te worden gesplitst.

Het continueren van de integrale concessie laat onverlet dat in de concessie specifiek ruimte kan worden gecreëerd voor het door de concessiehouder gedogen of zelfs zelf actief stimuleren of aanbieden van alternatieve mobiliteitsvormen op plaatsten en/of tijdstippen waarop sprake is van weinig vraag.

Er wordt een Europese aanbestedingsprocedure gevolgd

De procedure die de provincie doorlopen heeft bij de aanbesteding van de drie voorafgaande concessies is de openbare Europese procedure. Hierbij wordt een bestek gepubliceerd en worden vervoerders geacht, na enkele vragenronden, een inschrijving in te dienen. Op basis van deze inschrijving wordt een concessie verleend. Ook voor de aanbesteding van de DAV-concessie wordt deze aanbestedingsprocedure gehanteerd.

Het OV binnen de concessie is niet kostendekkend. De vervoerder ontvangt daarom jaarlijks een vergoeding van de provincie. De huidige jaarlijkse vergoeding voor de concessie bedraagt in totaal € 24 miljoen (prijspeil 2016). De jaarlijkse vergoeding dient de vervoerder te gebruiken voor de exploitatie en het doorontwikkelen van de nieuwe concessie. Tevens behoudt de provincie de mogelijkheid om na de concessieverlening met de nieuwe vervoerder afspraken te maken over meer- en minderwerk. De vergoeding wordt geïndexeerd conform de OV-index.

De concessieduur bedraagt maximaal tien jaar

Voor de nieuwe concessie kan gekozen worden voor het hanteren van de wettelijk maximaal toegestane concessieduur van 10 jaar, of voor een kortere concessieduur. De provincie kiest voor een maximaal toegestane concessieduur, onder andere omdat in zijn algemeenheid geldt dat langere concessies aantrekkelijker zijn voor marktpartijen. Mogelijk worden de laatste twee concessiejaren als een nog te verzilveren

verlengingsoptie opgenomen in de concessie ("8 + 2"), als extra prikkel voor de nieuwe vervoerder om kwaliteit te blijven leveren, zoals dit ook al in eerdere concessies is toegepast.

De inspanning van het deelnemen aan de aanbesteding en vervolgens de implementatie leidt voor de winnende inschrijver tot een verworven zekerheid over een langere periode. Transactiekosten en investeringen kunnen over een langere periode worden terugverdiend, hetgeen prijsverlagend werkt. Ook komt een langere concessieduur ten gunste van de mate van concurrentie voor de zittende vervoerder, onder andere omdat de zittende vervoerder relatief minder voordelen heeft voor wat betreft zijn vaak lagere implementatiekosten. Een langere concessieduur biedt daarnaast meer ruimte om te komen tot een langjarig strategisch partnerschap tussen vervoerder en provincie.

6.5 De ontwikkeling van de concessie wordt gestuurd met outputnormen

De uitvoering van de concessie - en de uitvoering van de kleine opdracht(en) - zal voornamelijk worden gestuurd op basis van outputnormen die voor de reiziger relevant zijn. De outputonderwerpen worden in de tabel op de volgende bladzijde weergegeven.

De outputnormen worden *gelijk of hoger* dan het landelijk gemiddelde voor soortgelijke concessies. Er zal sprake zijn van een hogere norm dan het landelijk gemiddelde indien de huidige concessie positief afwijkt van het gemiddelde. De norm voor het verstrekken van informatie bij vertragingen of andere problemen wordt mogelijk extra scherp gesteld om de vervoerder uit te dagen om dit onderwerp substantieel te verbeteren.

De outputnormen kunnen tijdens de (voorbereiding van de) aanbesteding en de concessie (jaarlijks) aangepast worden, bijvoorbeeld als blijkt dat de gemiddelde scores in soortgelijke concessies hoger worden. Ook kunnen vervoerders tijdens de aanbesteding zelf aanvullende indicatoren voorstellen.

Daarnaast kunnen in overleg tussen vervoerder, provincie en gemeenten jaarlijks indicatoren worden aangepast, indien er sprake is van een gewijzigde sturingsbehoefte.

Als een outputnorm voor een bepaald onderwerp (structureel) niet wordt gehaald en er wordt niet veel beter gescoord op andere onderwerpen dan geëist, dan kan de concessiehouder een boete worden opgelegd. Dit wordt nader uitgewerkt in het ontwerp-PvE.

6.6 De provincie vervult een proactieve rol tijdens de implementatie

Na de aanbesteding volgt een traject waarin de vervoerder in opdracht van en in samenwerking met de provincie en gemeenten verantwoordelijk is voor de implementatie van de nieuwe concessie. Bij de aanbesteding zal daarom een implementatieplan uitgevraagd worden, waarin de tijdige beschikbaarheid van volledig werkend en besteksconform materieel de belangrijkste te beheersen factor zal zijn, inclusief een terugvaloptie indien materieel niet tijdig volledig werkend is.

De provincie zal bij de concessieovergang een actieve rol vervullen met betrekking tot de vervoerskundige implementatie. Ook zal de provincie een actieve rol als opdrachtgever op zich nemen in de samenwerking, communicatie en het verwachtingenmanagement over de nieuwe concessie met/richting de betrokken gemeenten, regio's en maatschappelijke organisaties (die ook proactief betrokken zijn bij de voorbereiding van de aanbesteding).

Tabel 3 Outputonderwerpen

Outputonderwerp
Comfort
Rapportcijfer reizigersoordeel: klantvriendelijkheid
Rapportcijfer reizigersoordeel: netheid van het voertuig
Rapportcijfer reizigersoordeel: rijstijl van de bestuurder
Gemak
Kwaliteitsmeting: beschikbare zitplaatsen <i>tijdens en buiten</i> de spits voor lijnen die tot het R-net behoren
Kwaliteitsmeting: beschikbare zitplaatsen <i>buiten</i> de Spits voor de MLL
Kwaliteitsmeting: beschikbare zitplaatsen <i>tijdens</i> de spits voor de MLL
Kwaliteitsmeting: beschikbare zitplaatsen <i>buiten</i> de Spits voor lijnen die niet tot het R-net behoren
Kwaliteitsmeting: beschikbare zitplaatsen <i>tijdens</i> de spits voor lijnen die niet tot het R-net behoren
Reis
Kwaliteitsmeting: aankomstpunctualiteit op knooppunten, stations en tijdhalthes
Kwaliteitsmeting: aantal gehaalde aansluitingen van de aangeboden aansluitingen (i.e. aankomstpunctualiteit voor aansluitingen)
Kwaliteitsmeting: vertrekpunctualiteit op knooppunten en tijdhalthes
Kwaliteitsmeting: vermijdbare rituitval
Kwaliteitsmeting: gemiddelde CO ₂ -uitstoot per gereden kilometer (norm wordt afhankelijk van het aanbestedingsresultaat)
Rapportcijfer reizigersoordeel: reissnelheid
Rapportcijfer reizigersoordeel: op tijd rijden
Rapportcijfer reizigersoordeel: informatie bij vertragingen of andere problemen
Veiligheid
Kwaliteitsmeting: trefkans medewerker in de trein (tevens relevant in het kader van informatievoorziening)
Rapportcijfer reizigersoordeel: beleefde veiligheid tijdens de rit

Concreet betekent dit dat de provincie regie voert zonder dat de verantwoordelijkheid verschuift. De vervoerder blijft verantwoordelijk voor de implementatie van de concessie. Dit kan ook niet anders omdat de vervoerder verantwoordelijk is voor onder andere de aanschaf van het materieel. De provincie stelt wel de kaders en spreekt de vervoerder aan op zijn verplichtingen. Het gezamenlijke belang van provincie en vervoerder is dat de reiziger

zo goed mogelijk wordt bediend gedurende en na een concessieovergang.

6.7 De provincie houdt proactief toezicht op de realisatie van dit beleidskader

Tijdens de concessie moet de vervoerder zich aan het PvE en het toegezegde in de

inschrijving houden. Daarom houdt de provincie proactief toezicht op de nakoming van het

toegezegde in de inschrijving alsmede op de uitvoeringskwaliteit gedurende de concessieduur om te waarborgen dat de uitgangspunten die zijn beschreven in dit beleidskader ook worden gerealiseerd. De provincie reageert op actuele informatie verkregen uit een digitaal dashboard van de vervoerder, periodieke rapportages van de vervoerder en signalen en klachten die door reizigers, consumentenorganisaties en gemeenten naar voren worden gebracht. Op basis van die informatie kan de provincie besluiten nader onderzoek te (laten) verrichten om vast te stellen of, en zo ja, in welke mate sprake is van een overtreding van de concessievoorwaarden. De reizigers en het reizigersoverleg spelen hierbij een belangrijke rol, omdat zij - als gebruikers - van het OV de provincie van de benodigde signalen kunnen/moeten voorzien.

In de concessie worden bepalingen opgenomen ter voorkoming van en het oplossen van overtredingen van de concessievoorwaarden.

6.8 De provincie blijft proactief externe partijen betrekken

De provincie heeft ter voorbereiding op dit beleidskader gekozen voor een interactief proces met de regionale en lokale overheden. Dit heeft geresulteerd in een breed gedragen beleidskader. De provincie beoogt tijdens het vervolgproces de volgende betrokkenen zoveel als mogelijk en relevant te betrekken bij de (verdere voorbereiding van de) aanbesteding en het concessie management.

Gemeenten

Tijdens de voorbereiding van de aanbesteding worden de gemeenten om advies gevraagd voor het ontwerp-PvE. Tijdens de concessie worden de gemeenten via het stuurgroep- en concessieoverleg betrokken bij de ontwikkeling van het OV (zie de volgende alinea). De gemeenten werken in het stuurgroepoverleg bestuurlijk samen met de vervoerder en de provincie en in het concessieoverleg op ambtelijk niveau.

Stuurgroepoverleg

Voor het bereiken van goed OV is goede samenwerking tussen de vervoerder en de provincie, de regio's, de gemeenten en maatschappelijke organisaties cruciaal. Daarom wordt het bestuurlijk stuurgroepoverleg concessie DAV gecontinueerd dat door een ambtelijk vooroverleg (concessieoverleg DAV) wordt voorbereid. In beide overleggen zijn ten minste de provincie, vervoerder en regio's (namens de gemeenten) vertegenwoordigd.

Reizigersoverleg DAV

Net als de gemeenten wordt ook het reizigersoverleg gevraagd om advies voor het ontwerp-PvE. Tijdens de looptijd van de concessie moeten in ieder geval grote wijzigingen in de concessie - waaronder dienstregelings-wijzigingen, (wijzigingen in) ontwikkelplannen, (wijzigingen in) marketing- en communicatieplannen et cetera - voor advies worden voorgelegd aan het reizigersoverleg.

Ook zal het reizigersoverleg op de hoogte worden gehouden van de besprekingen van het stuurgroepoverleg en heeft het reizigersoverleg ongevraagd adviesrecht en adviesrecht op tariefverzoeken van de vervoerder. De rol van het reizigersoverleg wordt uitgebreid beschreven in het ontwerp-PvE.

Kleinschalig (doelgroepen)vervoer en mobiliteitsplatform Stroomlijn

Belangrijk voor goed aanbod van vervoer in het DAV-gebied is aansluiting en afstemming met het doelgroepenvervoer en andere vormen van kleinschalig vervoer. Als onderdeel van de totstandkoming van het vervoersaanbod in het DAV-gebied kan de provincie afspraken maken met het mobiliteitsplatform Stroomlijn, met de Molenhopper en/of met andere vormen van vervoer. Gedurende de voorbereiding van de aanbesteding en de looptijd van de concessie is afstemming met deze partijen voorzien.

Aangrenzende openbaar vervoerconcessies

Als onderdeel van de (voorbereiding van de) concessie worden afspraken gemaakt met de aangrenzende concessiehouders over onder

andere overstaprelaties en de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen. Deel van de afstemming kan ook nodig zijn bij het eventuele verschuiven van de provinciegrens - en daarmee ook de grens van het opdrachtgeverschap - als gevolg van de mogelijke vorming van de fusiegemeente Vijfheerenlanden.

Buurtbusverenigingen

De huidige door GS aangewezen buurtbus-projecten blijven onderdeel van het OV-netwerk en de exploitatie. De concessiehouder dient voor elk (nieuw) buurtbusproject in ieder geval een achtpersoonsbus ter beschikking te stellen. De specifieke eisen die aan een buurtbus worden gesteld (bijvoorbeeld voor de toegankelijkheid), worden uitgewerkt in het PvE.

Wegbeheerders

De wegbeheerders, waaronder de gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en provincie,

zullen in sterkere mate dan in de huidige concessie het geval is betrokken worden bij het OV. Voorafgaand aan de aanbesteding wordt hen gevraagd om relevante infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen aan te geven, zodat de inschrijvers op de aanbesteding daar rekening mee kunnen houden. Tijdens de concessie wordt de vervoerder verplicht minimaal eenmaal per jaar contacten te onderhouden met wegbeheerders die deel uitmaken van het concessiegebied, evenals met wegbeheerders van aangrenzende concessiegebieden die van belang zijn voor de concessie. Er wordt daarnaast overwogen om een wegbeheerdersconvenant op te stellen door de DAV-wegbeheerders. In het convenant wordt onder andere beschreven hoe om wordt gegaan met het voorkomen van overlast door onderhoudswerkzaamheden.

7 Vervolg na vaststelling beleidskader

Het beleidskader bevat de beleidsmatige uitgangspunten voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in het DAV-gebied. Deze beleidsmatige uitgangspunten zijn leidend voor het vervolgproces voor de aanbesteding, maar ook voor de implementatie en uitvoering van de concessie. In dit laatste hoofdstuk wordt nader ingegaan op de vervolgprocedure, de implementatie en de uitvoering van de concessie

Na vaststelling van het beleidskader zullen deze beleidsmatige uitgangspunten worden vertaald naar:

- Een Programma van Eisen voor de aanbesteding van het openbaar vervoer;
- Een Uitvoeringsprogramma DAV met daarin de maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van de concessie, maar die buiten de reikwijdte vallen van het PvE.

Programma van Eisen

voor de aanbesteding van de OV-concessie wordt het ontwerp Programma van Eisen (PvE) opgesteld en in januari 2017 voor advies voorgelegd aan het reizigersoverleg DAV en de gemeenten. Dit ontwerp PvE is een uitwerking van dit beleidskader. Na de advisering door het reizigersoverleg en de gemeenten stellen wij het definitieve PvE en het Bestek voor de Europese aanbesteding concessie DAV vast.

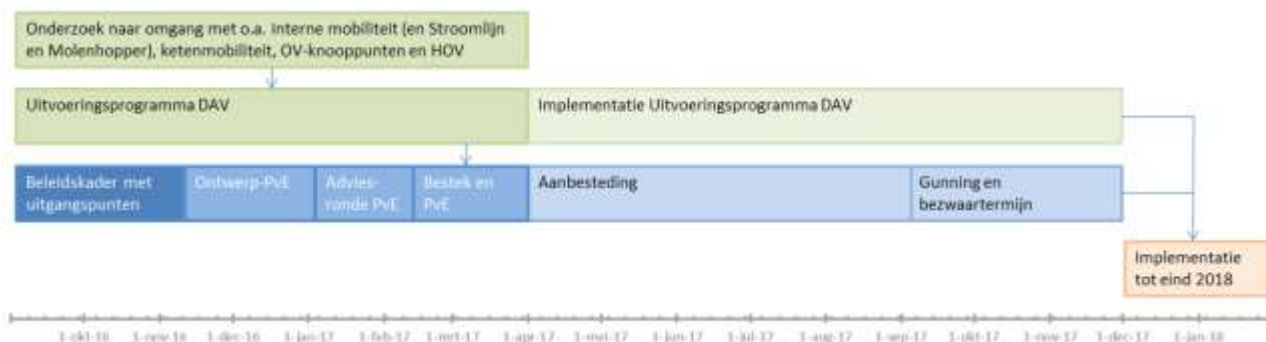
Het streven is om in maart/april 2017 de aanbesteding te starten. Een snelle start van de aanbesteding nog voor de zomervakantie is wenselijk omdat daarmee tijdig - na de zomervakantie - de OV-concessie kan worden verleend. Hiermee resteert er voldoende tijd tot de start van de nieuwe concessie in december 2018 om samen met de vervoerder, gemeenten en andere partijen in de regio's de nieuwe concessie te implementeren. De verder uitgewerkte vervolgplanning is in onderstaand figuur opgenomen en in paragraaf 1.4.

Uitvoeringsprogramma DAV

Een aantal in het beleidskader genoemde beleidsmatige uitgangspunten vragen om een nadere uitwerking om tot uitvoering over te kunnen gaan. Deze uitwerking valt buiten de reikwijdte van de aanbesteding. Het gaat bijvoorbeeld om uitvoeringsafspraken over de volgende thema's:

- Ketenmobiliteit;
- Ontwikkeling van de OV-knooppunten;
- Infrastructurele maatregelen ten behoeve van het HOV;
- Organisatie van het interne kleinschalige vervoer in de regio.

Het doel is om deze uitvoeringsafspraken vast te leggen in een Uitvoeringsprogramma DAV,



Figuur 5 Vervolgstappen na vaststelling beleidskader

waarbij de vaststelling gelijktijdig plaats vindt met het PvE.
Onderzocht wordt in hoeverre het in september 2016 vastgestelde afsprakenkader DAV vraagt om een nadere uitwerking in een bestuursovereenkomst met de gemeenten. Een bestuursovereenkomst kan in ieder geval afspraken bevatten over de samenwerking op

het gebied van de organisatie van het interne kleinschalige vervoer en de investeringen die nodig zijn om de infrastructuur op orde te brengen voor de introductie van een aantal HOV/R-net verbindingen.

Bijlage A: kennisdocument DAV

Het kennisdocument dat is opgesteld ten behoeven van de nieuwe concessie DAV is als een separaat document opgenomen als bijlage bij dit beleidskader en kan worden gedownload via <http://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/@14417/kennisdocument-0/>.