



provincie **HOLLAND**
ZUID

OPENBAAR VERVOER CONCESSIE DAV

Hoofdlijnen Definitief Programma van Eisen

4 april 2017





Het openbaar vervoer in de regio Drechtsteden/Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV) wordt opnieuw aanbesteed, voor een periode van december 2018 tot en met 2026, waarna er nog één of twee verlengingsmogelijkheden zijn.

Voor de provincie Zuid-Holland, verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer in de provincie, is dit een uitgelezen kans het openbaar vervoer over de weg en per spoor zó in te richten dat het klaar is voor de toekomst. Dat betekent dat het openbaar vervoer in het gebied er deels anders uit gaat zien.

Om de regio ook in de toekomst bereikbaar te houden is goed openbaar vervoer, dat aansluit bij de wensen van de inwoners en instellingen in het gebied, van belang. Dit vraagt om een eigentijdse en toekomstbestendige visie op mobiliteit en de rol van het openbaar vervoer hierin.

Deze brochure beschrijft de inhoud van het Definitief Programma van Eisen op hoofdlijnen.

Inleiding

De provincie Zuid-Holland zet voor de nieuwe openbaar vervoer concessie Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV) in op beschikbaar, betrouwbaar, betaalbaar, duurzaam, ontwikkelend en kwalitatief goed openbaar vervoer. Het openbaar vervoer in de regio DAV wordt opgebouwd vanuit een stevige ruggengraat van hoogwaardig openbaar vervoer (waarin de MerwedeLingelijn een belangrijke schakel is), gecombineerd met regulier openbaar vervoer en slimme, kleinschalige mobiliteitsoplossingen zodat iedereen van deur tot deur kan reizen. Ook op plaatsen waar de vraag naar openbaar vervoer klein is en voor kwetsbare inwoners in de regio.

In 2017 wordt het openbaar vervoer in de regio DAV opnieuw aanbesteed. Het uiteindelijke doel: een aanbod van openbaar vervoer in de regio dat aansluit bij de vervoersvraag in de regio. Daarnaast betekent dit dat zo efficiënt mogelijk vervoer wordt aangeboden zodat er zo min mogelijk lege bussen rijden.

Vervoerder aan zet

De provincie werkte in het voortraject van de aanbesteding nauw samen met gemeenten, de belangenorganisatie voor reizigers (RODAV) en andere partners in de regio. In de uiteindelijke invulling van het openbaar vervoer geeft de provincie veel ruimte aan de toekomstige vervoerder. De provincie laat de markt doen, waar de markt goed in is.

De provincie stelt jaarlijks een exploitatiebudget beschikbaar van 24 miljoen euro. Hier komen de reizigersopbrengsten nog bij (in de huidige concessie is dat ongeveer eenzelfde bedrag). De vervoerder bepaalt hoe hij het openbaar vervoer hiervoor inricht. Hij heeft namelijk de beste kennis van de markt, van de exploitatie en is het beste geëquipeerd om het openbaar vervoer af te stemmen op de wensen van de reiziger. In ruil daarvoor draagt de vervoerder ook het opbrengstrisico.

In de aanbesteding concurreren marktpartijen om de concessie. Degene met het kwalitatief en kwantitatief beste bod, wint. Dit maakt wel dat het pas ná de gunning van de concessie duidelijk is wat het precieze voorzieningenniveau is, en wat de nieuwe concessie derhalve gaat betekenen voor individuele reizigers.

Proces

In 2016 heeft de provincie, samen met regionale partners, het beleidskader openbaar vervoer DAV opgesteld. Dit beleidskader vormt de basis voor het Programma van Eisen (PvE) en de aanbesteding van het openbaar vervoer. Ook bij de verdere uitwerking van het PvE gaat de provincie met de regionale partners om tafel.

Ontwerp PvE

Het beleidskader is op 9 november 2016 door Provinciale Staten vastgesteld. Op basis hiervan is het *Ontwerp PvE opgesteld*. Dit Ontwerp PvE is begin januari 2017 ter consultatie voorgelegd aan de reizigersadviesraad RODAV, de aangrenzende concessieverleners, ProRail, de regiobesturen, de inliggende gemeenten, de waterschappen, de buurtbusverenigingen en de Stuurgroep Sociale Veiligheid Merwedelingelijn.

Definitief PvE

Op grond van de ontvangen adviezen is het *Definitief PvE* opgesteld. Op basis van dit definitief PvE en de overige aanbestedingsdocumenten start de aanbesteding op 6 april 2017. Het Definitief PvE bevat de voorschriften waaraan de nieuwe vervoerder minimaal moet voldoen.

N.B. Tijdens de aanbestedingsprocedure kunnen nog onderdelen van het PvE aangepast worden. Deze worden vertaald in de Nota's van Inlichtingen. Het volledige Definitief PvE en de Nota's van Inlichtingen zijn te allen tijde leidend.

Planning 2017 – 2018

Periode	Fase
Tot en met eind maart	Consultatie Ontwerp PvE
Aanvang april	Vaststelling Definitief PvE en overige aanbestedingsdocumenten
April - september	Inschrijvingsperiode
14 september	Deadline inschrijvingen
September - oktober	Beoordeling inschrijvingen
Eind oktober	Bekendmaking winnaar
Oktober 2017 - december 2018	Implementatieperiode

Na de definitieve gunning gaan de provincie en de winnende vervoerder aan de slag met de voorbereiding en implementatie van het vernieuwde openbaar vervoer. De nieuwe concessie start medio december 2018, dan wel uiterlijk 1 januari 2019. De bieding van de nieuwe vervoerder is onvoorwaardelijk. Dat betekent dat de nieuwe dienstregeling voor het eerste jaar van de concessieperiode vaststaat. Het is wel zo dat de dienstregeling tijdens de implementatieperiode soms op details aangepast wordt.

Definitief Programma van Eisen

Wat betekenen de uitgangspunten van het Definitief PvE voor de regio DAV en de reizigers? In deze samenvatting zijn alle hoofdpunten op een rijtje gezet op basis van vier hoofdpunten die ook in het beleidskader zijn genoemd:

1. Beschikbaar openbaar vervoer
2. Betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer
3. Duurzaam openbaar vervoer
4. Ontwikkeland openbaar vervoer

1. Beschikbaar openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in het DAV-gebied bestaat uit de MerwedeLingelijn (trein) en het busnetwerk. De afgelopen jaren is het gebruik van het openbaar vervoer (zowel de bus als de trein) in de regio toegenomen. De provincie vindt het belangrijk om het openbaar vervoer ook in de toekomst aantrekkelijk te houden. Er komt een nog stevigere ruggengraat van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), in combinatie met nieuwe, slimme voorzieningen voor de *first* en de *last mile*. Daarbij wil de provincie de verbindingen naar met name Rotterdam, Utrecht en Breda verbeteren.

De provincie stelt in de aanbesteding *minimumeisen* aan het openbaar vervoer. Dat houdt in dat een vervoerder dus altijd méér mag bieden om de aanbesteding te kunnen winnen.

De stevige ruggengraat van het openbaar vervoer

De dienstregeling die een vervoerder aanbiedt bestaat uit een samenhangend netwerk van de MerwedeLingelijn en snelle verbindende buslijnen, die zijn afgestemd op de vervoervraag. De belangrijkste plaatsen en overstappunten moeten met elkaar verbonden zijn door middel van de MerwedeLingelijn of HOV.

De dienstregeling van deze lijnen is zo opgezet dat er goede aansluitingen worden geboden naar de belangrijkste bus-, trein- en metrodiensten en dat er op knooppunten goede aansluitingen zijn. Zowel binnen als buiten het concessiegebied is een aantal locaties aangemerkt als knooppunt, waar reizigers met goede aansluitingen kunnen overstappen. De knooppunten zijn in ieder geval:

Binnen het concessiegebied	Buiten het concessiegebied
Station Dordrecht	Rotterdam Zuidplein
Station Gorinchem	Rotterdam Kralingse Zoom
Station Sliedrecht Baanhoek	Utrecht Centraal Station

Op hoofdlijnen de minimumeisen frequentie MerwedeLingelijn

De MerwedeLingelijn (MLL) is een belangrijke schakel in het hele netwerk. Aan de dienstregeling op deze lijn worden de volgende minimumeisen gesteld:

- het aantal ritten van de MLL is minimaal gelijk aan de huidige dienstregeling;
- er rijdt de hele dag 2 keer per uur een trein in beide richtingen over het hele traject en daar bovenop rijdt de trein op werkdagen tussen 6:15 en 19:00 uur 4 keer per uur in beide richtingen op het trajectdeel Dordrecht - Gorinchem.

Toiletten

Als er nieuwe treinstellen in de concessieperiode worden aangeschaft, moeten die voorzien zijn van een rolstoeltoegankelijk toilet. In de bestaande voertuigen worden géén toiletten geëist. De belangrijkste stations op het traject hebben al toiletvoorzieningen.

Op hoofdlijnen de minimumeisen HOV-lijnen

HOV-lijnen zijn snelle frequente verbindingen die op werkdagen en zaterdag overdag *minimaal* 2 keer per uur rijden en op zondag en 's avonds 1 keer per uur. Als de vervoerder besluit HOV op R-netniveau aan te bieden dan wordt dit zelfs *minimaal* 4 keer per uur op werkdagen en zaterdag overdag en 2 keer per uur op zondag/'s avonds. Dit zou het openbaar vervoer in de regio extra aantrekkelijk maken. Op een aantal corridors zijn haltes aangemerkt die de vervoerder verplicht moet bedienen met een HOV-lijn of R-netlijn die rijdt naar één of meer knooppunten. Inzet is dat deze haltes reeds bij aanvang van de nieuwe concessie zijn opgewaarderd. Voor de volgende corridors wordt ingezet op HOV-/R-net.

- Dordrecht – Papendrecht – Alblasserdam;
- Sliedrecht – Papendrecht – Rotterdam Zuidplein;
- Dordrecht – Hendrik-Ido-Ambacht – Rotterdam Kralingse Zoom;
- Breda – Gorinchem – Utrecht;
- Sliedrecht – N214 – Utrecht.

Daarbij wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van de autosnelweg (en bij congestie bij voorkeur van de vluchtstrook).

De lijnvoering op de corridors en tussen de corridors onderling wordt niet door de Provincie voorgescheven; de vervoerder mag bijvoorbeeld kiezen voor een HOV- lijn Alblasserdam – Rotterdam Zuidplein.

Op hoofdlijnen de minimumeisen overig stad- en streekvervoer

Voor de kernen Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht, Alblasserdam, Hendrik Ido Ambacht, Gorinchem, Leerdam, Giessendam/Neder-Hardinxveld en Sliedrecht gelden de volgende minimale frequentie-eisen:

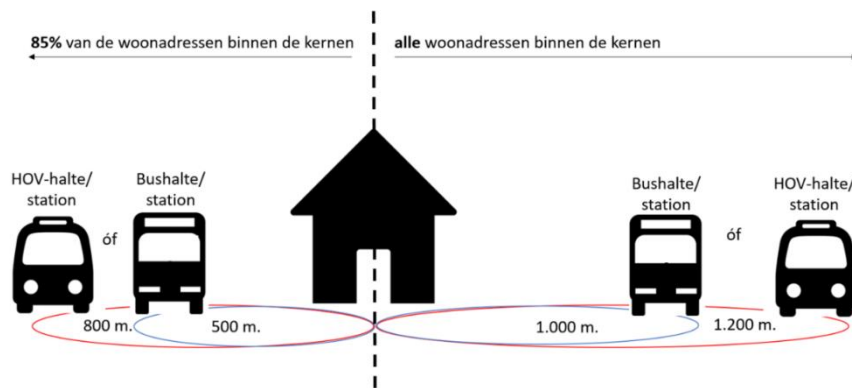
Kernen	Werkdagen	Zaterdag	Zon en feestdagen	Alle dagen
	7-19 uur	8-19 uur	9-19 uur	19-24 uur
Dordrecht	2 x per uur		1 x per uur	
Zwijndrecht, Papendrecht, Alblasserdam, Hendrik Ido Ambacht, Gorinchem, Leerdam, Giessendam/Neder-Hardinxveld en Sliedrecht	2 x per uur	1 x per uur	Zie de eerstvolgende alinea die onder deze tabel wordt weergegeven	

In de overige kernen en in het buitengebied (en op zon- en feestdagen en 's avonds voor de hierboven genoemde kernen met uitzondering van Dordrecht) is het aan de vervoerder om zelf te bepalen of hij vast, lijngebonden, openbaar vervoer aan gaat bieden, aansluitend op de vervoervraag. Minimaal wordt wel deur-haltevervoer geëist. De

vervoerder is daarnaast vrij om kleinschalige mobiliteitsoplossingen te bieden of (door) te ontwikkelen.

Afstand tot de halte

Om het openbaar vervoer voor zoveel mogelijk mensen goed bereikbaar te houden zijn er voor de kernen die worden genoemd in de voorgaande tabel minimale eisen gesteld aan de afstand tussen woonadressen en de haltes:



1. voor **alle woonadressen binnen de kernen** geldt:

Ten minste 1 HOV-/R-nethalte of station ligt binnen een hemelsbrede straal van maximaal 1.200 meter óf ten minste 1 gewone halte of station ligt binnen een hemelsbrede straal van maximaal 1.000 meter;

2. voor **85 % van alle woonadressen binnen de kernen** geldt:

Ten minste 1 HOV-/R-nethalte of station ligt binnen een hemelsbrede straal van maximaal 800 meter óf ten minste 1 gewone halte of station ligt binnen een hemelsbrede straal van maximaal 500 meter.

Bereikbaarheid recreatieve voorzieningen en ziekenhuizen

De belangrijkste recreatieve voorzieningen (op dit moment zijn dit de Kinderdijk en het bezoekerscentrum Biesbosch) moeten goed bediend worden met openbaar vervoer. Voor alle ziekenhuizen in het gebied geldt daarnaast dat er een halte binnen een hemelsbrede straal van maximaal 500 meter van de hoofdingang moet zijn.

Scholierenlijnen

Specifieke scholierenlijnen, die in de spits van en naar scholengemeenschappen rijden, worden niet voorgeschreven. Het is aan de vervoerder hier invulling aan te geven.

Buurtbussen

Het bestaande netwerk van buurtbussen blijft ook in de komende concessieperiode onderdeel van het netwerk.

Kleinschalige mobiliteitsoplossingen

Kleinschalige mobiliteitsoplossingen vormen een onderdeel van de kwalitatieve beoordeling van het aanbod van de vervoerders. Dat houdt in dat een deskundig beoordelingsteam bij het bepalen van de winnaar van de aanbesteding op dit onderdeel rapportcijfers geeft.

De provincie ziet dat steeds meer bewonersgroepen het initiatief nemen om op lokaal niveau zélf te zorgen voor kleinschalige vervoerssystemen, vooral in gebieden waar het reguliere openbaar vervoer niet volledig voorziet in de vraag. E-wheels en de Sjuttl zijn voorbeelden van dergelijke kleinschalige mobiliteitsoplossingen in het DAV-gebied. De vervoerder dient rekening te houden met deze initiatieven en kan ook zelf de samenwerking opzoeken.

2. Betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer

Reizigers hechten waarde aan een goede, comfortabele en betaalbare reis. Zo moet de betrouwbaarheid van de dienstregeling ten minste gelijk blijven en de bussen moeten comfortabel zijn. Tarieven mogen jaarlijks maximaal met de landelijke tarievenindex stijgen en de provincie vraagt de nieuwe vervoerder een aantrekkelijk pakket van abonnementen, kortingsproducten voor onder andere ouderen, e-tickets en kaartjes aan te bieden.

De hoofdlijnen van het PvE zijn voor de betaalbaarheid:

- er moet sprake zijn van gemiddelde kostenneutraliteit voor de reizigers. De eventuele kostenstijging voor individuele reizigers als gevolg van nieuwe reisproducten/kaartjes bedraagt maximaal 10%.
- de maximum kilometertarieven zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Maximum	Voor	Bijzonderheden
€ 0,136	Openbaar vervoer over de weg (ook in de Buurtbus)	Met uitzondering van het gestelde in de volgende twee rijen
€ 0,157	Stedelijk openbaar vervoer over de weg in Dordrecht	Betreft lijnen met lijnvoering die geheel binnen de gemeentegrenzen van Dordrecht blijven (dit geldt voor lijnen 1 tot en met 10 in de huidige concessie).
€ 0,175	HOV/R-net van en naar Utrecht Centraal Station	Dit hogere tarief is reeds van toepassing in de huidige concessie (dit geldt voor lijn 387 en 388)
€ 0,180	Openbaar vervoer over het spoor	Geen

- de vervoerder biedt minimaal het 'regio abonnement' of een opvolger hiervan zodat reizigers in de regio DAV en in de regio Rotterdam/Den Haag met één abonnement kunnen reizen.

Betrouwbaar en kwalitatief goed openbaar vervoer

Verder stelt de provincie onder andere minimumeisen aan;

- de kwaliteit van de treinen en bussen;
- de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder valide reizigers;
- (sociale) veiligheid van de reiziger en het personeel van de vervoerders;
- beschikbaarheid van gratis wifi in het openbaar vervoer;
- goede, actuele, reisinformatie op papier, online en bij de haltes, ook voor overstaprelaties.

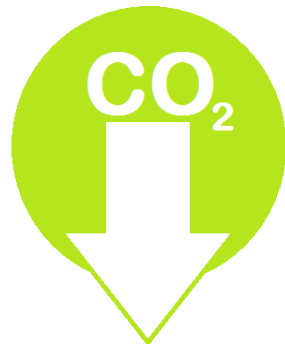


3. Duurzaam openbaar vervoer

De provincie Zuid-Holland zet voor de nieuwe concessie in op het doorontwikkelen van al ingezette vernieuwingen op gebied van duurzaamheid, zoals de inzet van hybride bussen in de stadsdienst Dordrecht.

De hoofdlijnen van het PvE op het gebied van duurzaamheid zijn:

- de vervoerder neemt 27 hybride Bussen en 5 elektrische bussen, inclusief de laadinfrastructuur in Gorinchem, over van de huidige concessiehouder;
- de vervoerder gaat het stedelijk vervoer in Dordrecht vanaf de start van de concessie uitvoeren met ten minste 15 nul-emissiebussen (bovenop de 5 over te nemen elektrische bussen);
- alle bussen en auto's die uiterlijk in 2025 of later instromen in de concessie moeten nul-emissievoertuigen zijn. Dit is in lijn met de gemaakte afspraken hierover tussen alle Nederlandse provincies;
- voor de Merwedelingelijn en voor het laden van nul-emissievoertuigen moet volledig gebruik worden gemaakt van energie afkomstig uit hernieuwbare bronnen (bijvoorbeeld windenergie);
- de vervoerder spant zich maximaal in om de CO₂-uitstoot per gereden kilometer te beperken; bijvoorbeeld door 'Het Nieuwe Rijden' te stimuleren, te zorgen voor optimale bandenspanning et cetera.
- Aan de vervoerder wordt een plan gevraagd voor de komst van een aantal nul-emissie brandstofcellbussen op waterstof tijdens de concessieduur.



4. Ontwikkeld openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is nooit af. Er zijn continu ontwikkelingen die van invloed zijn op de wijze waarop het openbaar vervoer binnen én buiten het DAV-gebied is georganiseerd. Veranderingen in de bevolkingsopbouw, technologische ontwikkelingen (denk aan zelfrijdende voertuigen) en ontwikkelingen in de samenleving. De daadwerkelijke impact van deze ontwikkelingen op lange termijn is moeilijk voorspelbaar. Daarom biedt de provincie de vervoerder ruimte om flexibel in te kunnen spelen op deze ontwikkelingen.

Samenwerking

Van de vervoerder wordt verwacht dat hij nauw samenwerkt met het Reizigersoverleg RODAV, de provincie, de Stuurgroep Openbaar Vervoer DAV, andere concessiehouders en -verleners, ProRail, NS Stations, wegbeheerders, regio's, gemeenten en lokale vervoerders.

Mobiliteit nu en in de toekomst

In de beoordeling van de inschrijvingen van de vervoerders zit een prikkel op het bieden van goede mobiliteitsoplossingen van deur naar halte, van halte naar halte en van halte naar deur, nu en in de toekomst. De verwachting is dat de ontwikkeling van kleinschalige mobiliteitsoplossingen de komende jaren een vlucht zal nemen. De vervoerder moet een heldere toekomstvisie voor de mobiliteit in de regio hebben.

Colofon

Deze tekst is een samenvatting van het Definitief Programma van Eisen Openbaar vervoer Drechtsteden / Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV).

Aan de inhoud van deze samenvatting kunnen op geen enkele wijze rechten worden ontleend. Het volledige Definitief Programma van Eisen en de aanvullende Nota's van Inlichtingen zijn in alle gevallen leidend.

Provincie Zuid-Holland, april 2017