



## MEMO

**Datum:** 2 december 2016  
**Aan:** gemeenteraad van Ridderkerk  
**Afschrift**  
**Van:** Rogier Groenewegen  
**Onderwerp:** achtergrondinformatie bij de MRDH zienswijze PvE busconcessies

### **Rolverdeling MRDH – vervoerder en aanbesteding nieuwe concessie**

MRDH is concessieverlener c.q. opdrachtgever voor het metro-, tram- en busvervoer in het MRDH-gebied. De MRDH verleent een te selecteren vervoerder het alleenrecht om het OV te verzorgen, en maakt met deze vervoerder afspraken over te leveren prestaties, financiën en randvoorwaarden.

De regio is voor het OV verdeeld in concessiegebieden. Voor de bus zijn dat er 4. Onze gemeente ligt in concessiegebied "Bus Rotterdam en omstreken". Voor alle 4 de gebieden moet een nieuwe concessie ingaan tussen eind 2018 en eind 2019. De concessie "Rotterdam Rail" (metro en tram) gaat december 2016 in.

Op dit moment ligt een zienswijze voor op het Programma van Eisen voor de nieuwe busconcessies. Het is dus één uniform PvE voor de 4 gebieden.

### **Beleidsuitgangspunten**

Het PvE is een uitwerking van het beleidskader Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid van de MRDH. De MRDH heeft de UAB vastgesteld op 1 juli, na een zienswijzeprocedure afgelopen voorjaar.

Beleidsaccenten uit de UAB die direct doorwerken in het PvE zijn:

- Concurrerende economie: focus op de bereikbaarheid van de grootste (economische) centra;
- Kansen voor mensen
- Efficiënt en rendabel; concreet een besparing van 10% voor het hele vervoerssysteem
- De duurzame regio: verlagen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 30% voor het hele vervoerssysteem.

### **Bekostiging Openbaar Vervoer**

Het vervoer wordt bekostigd door

- reizigersopbrengsten uit kaartverkoop (en vergoeding OV Studentenkaart).
- exploitatiebijdrage (subsidie) door de MRDH.

De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk: hij zal zelf zijn vooraf ingeschatte reizigersopbrengst moeten waarmaken, en loopt zelf het risico voor eventueel winst of verlies. Deze exploitatiebijdrage wordt vóór het ingaan van de concessie door de MRDH vastgesteld. Ook de tarieven gelden grotendeels als randvoorwaarde voor de vervoerder. De combinatie van gegeven exploitatiebijdrage en tarieven met een afgesproken volume en kwaliteit aan vervoer (zie hieronder) prikkelt de vervoerder om zoveel mogelijk reizigers te vervoeren.

Het openbaar vervoer is dus niet volledig te bekostigen uit reizigersopbrengsten. De gemiddelde kostendeckingsgraad van het busvervoer is in de MRDH 40% tot 50%. Hierbij zijn de verschillen in plaats en tijd groot. Een lijn in de spits naar een belangrijke forensenlocatie kan kostendekkend zijn, terwijl een



Betreft:

Pagina 2 van 3

rit op maandagavond een grote exploitatiebijdrage nodig heeft. De exploitatiebijdrage voor de MRDH voor een busrit die 20% kostendekkend is (80% exploitatiebijdrage), is dus 2 keer zo hoog als voor een rit die 60% kostendekkend is. Ook de MRDH heeft dus een prikkel om met het beschikbare exploitatiebudget zoveel mogelijk vervoer aan zoveel mogelijk reizigers aan te bieden te focussen op vervoersrelaties met véél reizigers.

### **Kadernota OV**

De MRDH zal op een later moment de Kadernota OV voor zienswijze aanbieden. De Kadernota is een uitwerking van de UAB, en een kader voor het OV in brede zin. O.a. de rail- en busconcessies moeten aan de Kadernota voldoen. Dat geldt ook voor lopende concessies: de binnenkort te starten railconcessie zal moeten voldoen aan de Kadernota, en ook wanneer de Kadernota over een aantal jaar zou worden geactualiseerd zou deze van toepassing worden op lopende concessies.

De Kadernota kan worden beschouwd als 'tussenniveau' c.q. tussenstap tussen UAB en PvE. Er zit nu tijdsdruk op het PvE vanwege aanbestedingstermijnen voor de nieuwe busconcessies. De Kadernota is nog niet gereed. In MRDH-verband wordt momenteel de planning van de Kadernota en bijbehorende zienswijzeprocedure gezien.

### **Selectie en contractering van het vervoer**

De volgende concessie Rotterdam Bus zal eind 2019 ingaan. Het PvE is een stap in het proces om een vervoerder te contracteren. De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft een principe besluit genomen om het busvervoer in de concessiegebieden Haaglanden Streek en Voorne Putten te gaan aanbesteden, en om het busvervoer in de gebieden Haaglanden Stad en Rotterdam Stad te gaan inbesteden. Voor de twee laatstgenoemde concessies worden dus uitsluitend HTM resp. RET uitgenodigd om een aanbieding te doen.

Zoals eerder gesteld zijn de exploitatiebijdrage en de tarieven voorafgaand aan de aanbestedingsfase bekend. Daarnaast fungeert het PvE tijdens de aanbestedingsfase als randvoorwaarde; het PvE verwoordt de 'must haves'. Bij aanbesteden kunnen de concurrerende vervoerders zich onderscheiden door aan te tonen dat zij – bovenop het PvE – het meeste c.q. beste vervoer aanbieden (volume en kwaliteit). Met gunningscriteria ('nice to haves') geeft de MRDH vooraf aan hoe zij volume en kwaliteit in de aanbesteding waarderen. Bij inbesteden zal de vervoerder de MRDH ervan moeten overtuigen dat het vervoer dat hij aanbiedt inderdaad een goede prijs-kwaliteit/-kwantiteitverhouding biedt.

Nadat een vervoerder is geselecteerd vormen het de exploitatiebijdrage, het PvE, en de aanbesteding van de vervoerder de basis voor het contract. De vervoerder zal dus gedurende de looptijd van de concessie het PvE en zijn aanbesteding moeten waarmaken.

### **Gedurende de concessieperiode**

Als eis wordt gesteld dat de vervoerder in het eerste jaar van de nieuwe concessie hetzelfde vervoersaanbod verzorgt als in het laatste jaar van de oude concessie. Dit vervoersaanbod voldoet aan het PvE. Vervolgens kan de vervoerder geleidelijk, van jaar tot jaar, voorstellen doen voor aanpassing, in overleg met gemeente, reizigersorganisaties en MRDH. Gedurende de jaren blijft hierbij het vooraf



afgesproken prestatie (volume en kwaliteit) gelijk, voor het concessiegebied Rotterdam Bus als geheel. Binnen het concessiegebied kan van jaar tot jaar dus sprake zijn van verschuiving in het aanbod. Deze verschuiving kan extremer zijn dan wat we gewend zijn uit de eerdere concessie. Eerder werden eisen opgenomen als "90% van de inwoners binnen de bebouwde kom moet binnen 400 m een halte hebben die 12 keer per dag wordt bediend". Bij de nieuwe concessie krijgt de vervoerder veel meer ruimte om onderscheid te maken naar plaats en tijd. De vooraf vastgelegde volume en kwaliteit fungeren hierbij als 'ondergrens'.

### **Wat kan de gemeente doen?**

Het vervoersaanbod in onze gemeente zal worden bepaald door de inbestedingsresultaat, en daarmee de resultante zijn van het samenspel tussen gemeente, MRDH, vervoerder en reiziger.

In de vorige paragraaf is gesteld dat er van jaar tot jaar verschuiving van vervoersaanbod kan plaatsvinden binnen het concessiegebied. De prikkels in de concessie zijn gericht op het bedienen van zoveel mogelijk reizigers. Op o.a. de volgende manieren kunnen we in zijn algemeenheid als gemeente zelf invloed uitoefenen op het OV-gebruik en het vervoersaanbod in onze gemeente:

- zorgen voor snelle doorstroming van het OV op onze infrastructuur, o.a. bij verkeerslichten;
- zorgen voor aantrekkelijk voor- en natransport, bijvoorbeeld loop- en fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen;
- nieuwe ontwikkelingen van woningen, werkgelegenheid, onderwijs, zorgvoorzieningen etc. concentreren op plekken die goed met het OV bereikbaar zijn;
- parkeerbeleid;
- marketing, communicatie.

### **Maatwerk**

Meer dan in de huidige concessie kunnen in de nieuwe concessie verschillen in OV-bediening ontstaan in plaats en tijd. Anderzijds zal er voor het concessiegebied als geheel een bepaald volume en kwaliteit van OV-aanbod worden geborgd. Van een deel van de vervoersbehoefte wordt echter gesteld: "is (traditioneel) OV de meest effectieve manier om die behoefte te bedienen". MRDH heeft een ondergrens gedefinieerd van 8 reizigers per rit, gemiddeld over de dag. Wanneer de vervoersbehoefte lager blijkt dan dat aantal, mag de vervoerder een voorstel doen voor een 'maatwerk' oplossing.

Concrete voorbeelden van maatwerk zijn kleinere bussen, belbussen of integratie met WMO-taxivervoer. Er kan ook gedacht worden aan vernieuwende concepten als über, carpool-apps of zelfrijdende systemen. Landelijk is er nog weinig praktijkervaring met (de effecten van) maatwerksystemen, dus er wordt niet één oplossing voorgeschreven. MRDH, gemeenten en marktpartijen zullen gezamenlijk dit concept verder gaan uitwerken, zowel in de vervoersvorm als in de te maken afspraken.