

# Nota van Uitgangspunten

## Concessie Openbaar Busvervoer Zeeland

**Versie 31 augustus 2022**



## Inhoudsopgave

Concept Nota van Uitgangspunten.....	1
Concessie Openbaar Busvervoer Zeeland.....	1
1 Inleiding.....	4
Doel en positie Nota van Uitgangspunten .....	4
Visie op aanbesteden.....	4
Doelstellingen Aanbesteding Concessie openbaar busvervoer.....	5
2 Financieel kader Concessie openbaar busvervoer.....	6
Inleiding.....	6
Hoogte van de provinciale bijdrage .....	6
De toe te passen indexering .....	6
Meer- en minderwerk.....	7
Alternatieve financieringsconstructie ZE-bussen .....	7
Overig.....	7
3. Reikwijdte van de Concessie openbaar busvervoer .....	8
Inleiding.....	8
Kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer.....	9
Scholierenlijnen .....	10
Buurtbussen .....	11
Grensoverschrijdende verbindingen.....	12
Te gedogen verbindingen .....	13
Nieuwe (concessiegrensoverschrijdende) verbindingen.....	13
4. Ontwikkelruimte, ontwikkelfunctie en opbrengst-verantwoordelijkheid .....	14
Inleiding.....	14
Ontwikkelruimte, ontwikkelrol en opbrengstverantwoordelijkheid hoogwaardig openbaar busvervoer .....	14
Ontwikkelruimte en ontwikkelrol scholierenvervoer .....	15
Ontwikkelrol Concessiehouder openbaar busvervoer in ontwikkelteam .....	15
Opbrengsten en kosten, prikkels in de concessie.....	15
5. Concessieduur .....	17
6. Materieel.....	18
Inleiding.....	18
Uitstootnorm, energietransitie.....	18
Comfort.....	18
7. Tarieven en betaalwijzen .....	19
LTK.....	19

Regietaak.....	19
Betaalwijzen.....	19
8. Data.....	21
9. Personeel.....	22
10. Sociale veiligheid.....	23
11. Aansturing concessie openbaar busvervoer.....	24
Inleiding.....	24
Verantwoordelijkheden mobiliteitssysteem.....	24
Taakverdeling Concessieverlener (Provincie) en Concessiehouder openbaar busvervoer.....	25
Doorontwikkeling mobiliteitssysteem.....	25
Ontwikkelteam openbaar busvervoer.....	25
Concessiemanagement op outputcriteria.....	26
Malusregeling.....	26
Bonusregeling.....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
Goedkeuring voor schrappen lijnen / frequenties en vraaggerichtheid.....	26
Werkzaamheden door wegbeheerders.....	27
Wendbaarheid.....	27
Bijlage 1. Begrippenlijst.....	28
Bijlage 2. Lijst gemeenten Concessiegebied.....	31



# 1 Inleiding

## Doel en positie Nota van Uitgangspunten

Op 14 december 2024 eindigt de huidige openbaar vervoer Concessie per bus Zeeland. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) is het college van Gedeputeerde Staten (GS) van Zeeland Concessieverlener voor dit vervoer. Door middel van een Aanbesteding gunnen GS de concessie openbaar busvervoer aan een (nieuwe) vervoerder. Op 15 December 2024 start de nieuwe Concessie openbaar busvervoer Zeeland.

De concessieverlening openbaar busvervoer Zeeland is het moment om het openbaar vervoer te herzien; om aan te sluiten bij de vraag van de reiziger en bij het beleid van de Provincie en de Regio. Het Mobiliteitsbeleid van Zeeland is vastgelegd in de Regionale Mobiliteitsstrategie en vastgesteld door GS en PS (en door de gemeentelijke colleges en raden) in Zeeland. Dit is het kader voor de Concessie: de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) is koersbepalend voor de Aanbesteding van de Concessie; in de RMS staat het beleid op hoofdlijnen. Een onderdeel van de uitwerking van de strategie is de Concessie voor openbaar busvervoer.

De basis voor de Aanbesteding van de Concessie openbaar busvervoer zelf is het Bestek. Een belangrijk onderdeel daarvan is het Programma van Eisen (PvE). Voor de doorvertaling naar het PvE vanuit het koersbepalende RMS is het nodig om soms meer in detail te treden dan dat de RMS doet. De voorliggende Nota van Uitgangspunten (NvU) behandelt de onderwerpen waar een nadere verduidelijking of keuze ten opzichte van het RMS is vereist. De NvU beschrijft voor die onderwerpen onze afwegingen en hoofdkeuzes.

Op basis van deze NvU werken wij het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie openbaar busvervoer uit. Deze vormt de basis voor het Bestek; de daadwerkelijke uitvraag aan de marktpartijen.

De in deze NvU geschreven woorden met een Hoofdletter komen terug in de begrippenlijst in bijlage 1. In deze NvU hebben gedefinieerde begrippen de betekenis die hieraan in bijlage 1 wordt toegekend.

Het OPOV, gemeenten, wegbeheerders en naburige OV-autoriteiten zijn geconsulteerd op het concept NvU.

## Visie op aanbesteden

De volgende aanbestedingsprincipes worden gehanteerd:

### **Marktspanning**

De Provincie hanteert een Europese Aanbesteding waarbij de aanbestedingsdocumenten zijn getoetst aan de financiële haalbaarheid voor inschrijvers. Hierbij is rekening gehouden met benodigde investeringen, risicoprofielen, duur van de Concessie en de beoogde doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Zeeland.

Het streven naar voldoende marktspanning wordt vormgegeven via:

- Nota van Uitgangspunten als basis voor het Programma van Eisen (PvE)
- Marktconsultatie over het Ontwerp PvE (OPOV, Gemeenten, Potentiële aanbieders)
- Informatie uit de marktconsultatie over het Ontwerp PvE gebruiken bij het finaliseren van het PvE
- Aankondiging van de Aanbesteding en marktconsultatie
- Realistische en haalbare eisen stellen
- Goede afweging risicoprofielen, ontwikkelruimte, ontwikkel- en opbrengstverantwoordelijkheid en financiële prikkels
- Aanbieden alternatieve financieringsconstructie vanuit de Provincie
- Inschrijftermijn van de Concessie openbaar busvervoer valt zo min mogelijk samen met inschrijftermijn van andere Concessies openbaar vervoer
- Bij bestek wordt voldoende achtergrondinformatie geleverd inclusief onderzoek naar mogelijke oplaadlocaties

## **Eenvoud en consistentie**

Voor alle partijen in de Aanbesteding moeten de eisen en de reikwijdte helder zijn. Bij de nog te houden marktconsultatie wordt het concept PvE bijgevoegd.

## **Vervoervormen buiten de Concessie openbaar busvervoer**

Vraagafhankelijke vormen van mobiliteit zoals deelmobiliteit, carpoolen en flex vervoer zijn geen deel van de reikwijdte van de Concessie Openbaar Busvervoer. Deze richtinggevende keuze is in de RMS gemaakt.

## **Vervoervormen die binnen of buiten de Concessie Openbaar Busvervoer kunnen vallen**

Kleinschalige vormen van openbaar vervoer zijn geen exclusief recht van de Concessiehouder openbaar busvervoer. Dit is nader gespecificeerd in deze NvU.

## **Regie tussen de Concessie openbaar busvervoer en (contractuele) vervoervormen buiten de Concessie openbaar busvervoer ligt bij de Overheid**

Deze richtinggevende keuze is in de RMS gemaakt. Wat in de samenwerking tussen de Provincie en Concessiehouder openbaar busvervoer van de Concessiehouder wordt verwacht, wordt nader beschreven in deze NvU en in het PvE.

## **Doelstellingen Aanbesteding Concessie openbaar busvervoer**

Provinciale doelstellingen voor de Concessie openbaar busvervoer zijn:

- Kwalitatief hoogwaardige busverbindingen tussen knooppunten met voldoende reizigersvraag (hubs en/of specifieke begin- en eindpunten).
- Verduurzaming van het openbaar busvervoer.
- Borging van goede overgang van scholierenlijnen naar de nieuwe situatie volgens eisen die passen bij het nieuwe mobiliteitssysteem
- Herijking van scholierenlijnen en scholierenritten binnen maximaal 5 jaar vanaf de start van de concessie
- Borging van goede overgang van toekomst vaste buurtbussen naar het nieuwe mobiliteitssysteem
- Een betaalbare uitvoering van het openbaar busvervoer voor zowel reiziger als Provincie.

## 2 Financieel kader Concessie openbaar busvervoer

### Inleiding

Aan een Concessie worden door GS voorschriften verbonden als bedoeld in artikel 32 Wp2000. De inhoudelijke eisen aan het vervoer worden verwoord in het PvE. Inschrijvers worden via een gunningsmodel aangemoedigd om het juiste busvervoer met de juiste kwaliteit aan te bieden. Wat de winnende busvervoerder aanbiedt moet hij ook realiseren; de bieding van de winnende busvervoerder maakt onderdeel uit van de Concessie. Dit maakt dat de Provincie de gegunde busvervoerder kan aanspreken op het nakomen van het toegezegde aanbod. Naast inhoudelijke eisen bevat de Concessie bepalingen met betrekking tot financiën.

### Hoogte van de provinciale bijdrage

#### Uitgangspunt:

- Er is een jaarlijkse provinciale exploitatiebijdrage van 13,8 miljoen Euro (prijspeil 2021, exclusief indexatie, exclusief reizigersopbrengsten en exclusief inkomsten SOV-kaart) beschikbaar voor de Concessie openbaar busvervoer.

Voor de nieuwe Concessie openbaar busvervoer is een jaarlijks bedrag vanuit de Provincie beschikbaar. De totale waarde van de concessie openbaar busvervoer is door een wijziging in het mobiliteitsstelsel en daaraan gerelateerd een herverdeling van middelen aan mobiliteit lager dan de waarde in de huidige Concessie openbaar busvervoer (exploitatiebijdrage en reizigersopbrengsten). Uitgangspunt van de RMS is dat deze herverdeling direct start bij ingang van de nieuwe Concessie. De achtergrond van deze herverdeling is dat meer reisbewegingen in de nieuwe Concessieperiode door fijnmazig vervoer zullen worden bediend. Het voorzieningsniveau dat zal worden bediend met het openbaar busvervoer wordt daarmee beduidend lager dan momenteel, maar in samenhang met het fijnmazige vervoer wordt een grotere bereikbaarheid van Zeeland bereikt.

### De toe te passen indexering

#### Uitgangspunt:

- De Provincie past de landelijke bijdrage index (LBI) en de landelijke Tariefindex (LTI) in de Concessie openbaar busvervoer toe.

Decentrale OV-autoriteiten hebben zich gecommitteerd aan het convenant Landelijk Tarievenkader (LTK). Het LTK bevat landelijke afspraken tussen decentrale OV-autoriteiten over onder andere het basistarief voor reizen op saldo en landelijke producten, en de verdeling van opbrengsten hiervan. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd met de Landelijke Tariefindex (LTI). De indexering komt tot stand door een weging van de loon-, energie- en inflatieontwikkeling. De weging hierbij wordt periodiek herijkt. In de komende concessieperiode draagt de provincie de opbrengstverantwoordelijkheid.

De Landelijke Bijdrage Index (LBI) wordt gebruikt in concessieovereenkomsten voor de periodieke aanpassing van de vergoedingen. Er zijn verschillende LBI's afhankelijk van de modaliteit en gebruikte energiebron. De indexering komt tot stand door een weging van de loon-, energie- en inflatieontwikkeling. De weging hierbij wordt periodiek herijkt. De Provincie dekt haar bijdrage uit de algemene middelen. De indexatie hiervan wijkt

af van die van de landelijke bijdrage index (LBI) die sectorbreed in het openbaar vervoer wordt gebruikt voor exploitatiebijdragen. Het verschil tussen de indexatie van de algemene middelen en de LBI zal achteraf per jaar door de Provincie worden verrekend. Het voordeel hiervan is dat dit bedrag daarmee niet ten koste gaat van de beschikbare bijdrage aan het voorzieningenniveau in de Concessie openbaar busvervoer.

## Regeling meer- en minderwerk

### Uitgangspunt:

- De Provincie past een regeling meer- en minderwerk toe.
- Meer- en minderwerk worden verrekend tegen het DRU-tarief waarvoor de winnende vervoerder inschrijft

In de Concessiebeschikking wordt een regeling meer- en minderwerk beschreven. Dit is gerelateerd aan het DRU-tarief waarvoor de Concessiehouder inschrijft. Meer- en minderwerk worden verrekend tegen dit DRU-tarief. Tegen dit tarief kan de Provincie ad hoc extra vervoer inkopen (meerwerk) of afschalen (minderwerk).

## Alternatieve financieringsconstructie ZE-materieel

### Uitgangspunt:

- De Provincie biedt een nader uit te werken alternatieve financieringsconstructie aan voor vervoerders die hiervan gebruik willen maken.
- De Provincie wordt hierbij geen eigenaar van het materieel en/of de laadinfrastructuur

De Provincie biedt een nader uit te werken alternatieve financieringsconstructie aan voor vervoerders die hiervan gebruik willen maken. Hiermee doet de Provincie recht aan de uitkomsten van de eerder gehouden marktconsultatie. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de provincie geen eigenaar wordt van het materieel en/of de laadinfrastructuur.

## Overig

In het hoofdstuk aansturing Concessie wordt de methodiek van malus en ontwikkelprikkel benoemd.



### 3. Reikwijdte van de Concessie openbaar busvervoer

#### Inleiding

Onderwerp van de Aanbesteding is de Concessie openbaar busvervoer Zeeland. In de RMS zijn de volgende keuzen gemaakt:

- Trein, Ferry en vraagafhankelijke vormen van mobiliteit zoals deelmobiliteit, carpoolen en flex vervoer zijn geen onderdeel van de Concessie openbaar busvervoer.
- Het Concessiegebied openbaar busvervoer blijft geografisch hetzelfde als in de voorgaande Concessie en bevat het grondgebied van de provincie Zeeland; de gemeenten zoals weergegeven in bijlage 2.
- Er is geen sprake van een specifiek toeristennet in de nieuwe Concessie openbaar busvervoer. De doelgroep toeristen wordt ten opzichte van de huidige Concessie niet gezien als separate doelgroep. De ervaring heeft geleerd dat het huidige concept openbaar busvervoer niet passend is voor specifieke toeristische wensconcepten. Toeristen kunnen voor hun mobiliteitsbehoefte in de nieuwe Concessieperiode gebruik maken van het Zeeuwse mobiliteitssysteem zoals dat voor alle groepen geldt.

Ten behoeve van de Aanbesteding van de Concessie openbaar busvervoer is het noodzakelijk om een aantal aspecten – die niet als keuze in de RMS zijn gemaakt – nader te detailleren. Het gaat dan om de volgende onderwerpen:

- Openbaar busvervoer:
  - Welke aspecten belangrijk zijn voor de exploitatie op de verbindingen door de bus;
  - Bedieningsperiode, frequentie en lijnvoering van de bus op die verbindingen;
  - Productformule kwalitatief hoogwaardige busverbinding.
- Scholierenlijnen:
  - Scholierenvervoer; definitie en noodzaak van scholierenlijnen en scholierenritten in het toekomstige mobiliteitssysteem.
  - Scholierenlijnen: wel of geen deel van de reikwijdte van de Concessie openbaar busvervoer
- Buurtbussen (kleinschalig openbaar vervoer met auto uitgevoerd door vrijwilligers):
  - Buurtbussen in het toekomstige mobiliteitssysteem
  - Dienstregelings- en routegebonden kleinschalig vervoer met een auto (maximaal 8 persoons voertuig) en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer in het toekomstige mobiliteitssysteem
  - Het faciliteren door de Provincie van buurtbussen / dienstregeling- en route gebonden kleinschalig vervoer met een auto en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer en de relatie met de Concessie openbaar busvervoer.
- Grensoverschrijdende verbindingen met het openbaar busvervoer.
- Te gedogen verbindingen openbaar busvervoer.



### Uitgangspunten

- De productformule kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer is gedefinieerd als snel, comfortabel en betrouwbaar.
- Het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer bedient verbindingen die zullen worden voorgeschreven in het PvE.
- De maximale reistijd met het openbaar busvervoer op de voorgeschreven verbindingen is als keuze vanuit de RMS maximaal 2 keer de reistijd per auto op dezelfde verbindingen. De ambitie is om binnen maximaal 4 jaar toe te groeien naar maximaal 1.5 keer de reistijd per auto op de verbindingen.
- De operationalisering van de aspecten comfortabel en betrouwbaar worden uitgewerkt in het PvE in de vorm van outputindicatoren.
- De productformule kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer betekent op de voorgeschreven verbindingen een minimale frequentie van 1 keer per uur.
- De vervoerder kent een vervoerplicht op de voorgeschreven verbindingen; daar waar de reizigersvraag binnen de verplicht voorgeschreven bedieningsperiode een hogere frequentie dan 1 keer per uur vraagt, dient een hogere frequentie te worden geboden in die periode. Reizigersdata van 2021 en eerste helft 2022 worden bij de Aanbestedingsdocumenten bijgevoegd en gelden als uitgangspunt.
- Het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer kent op de voorgeschreven verbindingen een verplicht te bedienen bedieningsperiode. De Provincie schrijft in het PvE deze verplichte bedieningsperiode per verbinding voor.
- Treinstations worden door het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer alleen verplicht bediend als die stations zijn benoemd als verplicht te bedienen en vallen binnen de voorgeschreven bedieningsperiode op die verbinding.
- Bij de bediening van (bestaande en nader te ontwikkelen) Halteplaatsen op de verbindingen dient de Concessiehouder uit te gaan van vraaggerichtheid. In het PvE wordt uitgewerkt wat wordt verstaan onder vraaggerichtheid.
- Daar waar de winnende vervoerder eventuele wensen van de Provincie met betrekking tot kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer – bovenop de gestelde eisen – bij zijn inschrijving inwilligt, gelden daarvoor eveneens de outputindicatoren van de provinciale productformule kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer.

De RMS voorziet voor het openbaar busvervoer een netwerk van bussen die minder verbindingen of een lagere frequentie bieden dan in de huidige Concessie, maar wel meer kwalitatief hoogwaardige verbindingen. Dit kwalitatief hoogwaardige busnetwerk heeft geen verzamelende functie, maar wel de verbindende functie tussen knooppunten met voldoende reizigersvraag (hubs en/of begin- eindpunten). Reizigers kunnen met de kwalitatief hoogwaardige busverbindingen snel van en naar knooppunten reizen en daar via fijnmazige mobiliteitsopties het voor- en natransport inrichten. De Provincie schrijft verbindingen en bedieningsperiodes voor. Hiermee ontstaat voor de inschrijvers een consistent en eenduidig kader. De Provincie operationaliseert de productformule kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer in de outputindicatoren snelheid, comfort en betrouwbaarheid.

## Scholierenlijnen

Het beleid van de Overheid (RMS) is gericht op het bevorderen van actieve mobiliteit, waaronder de fiets en e-fiets. Daarnaast is het beleid van de Provincie gericht op bereikbaarheid van Zeeland, waaronder de bereikbaarheid van scholen voor scholieren en studenten. Hierbij geldt in principe hetzelfde als voor andere groepen reizigers: er is voor- en natransport door fijnmazige mobiliteitsopties en voor de verbindingen tussen knooppunten kan gebruik worden gemaakt van het openbaar busvervoer. Uitgangspunt vanuit de RMS is de bereikbaarheid van scholen voor scholieren en studenten; de RMS stelt dat deze bereikbaarheid alleen bij voldoende reizigersvraag op verbindingen een grote bus op verbindingen rechtvaardigt.

De RMS benoemt specifieke scholierenlijnen maar gaat niet in op de vraag of en hoe de scholieren / studenten die in de huidige Concessie gebruik maken van deze scholierenlijnen in het toekomstige mobiliteitssysteem gaan reizen. En ook niet op de vraag of en hoe COVID mogelijk structurele effecten op het reisgedrag van scholieren en studenten heeft.

### Uitgangspunten

- De huidige Scholierenlijnen en Scholierenritten vallen voor maximaal 5 jaar binnen de reikwijdte van de openbaar vervoer concessie.
- Scholierenlijnen en Scholierenritten kennen een andere productformule (eisen aan snelheid, reistijd, verbindingen) dan het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer en zijn als zodanig herkenbaar.
- De eisen die worden gesteld aan Scholierenlijnen worden de komende periode uitgewerkt, waarbij de provincie overleg voert met de Stichting Scholierenvervoer Zeeland (SSZ). De uiteindelijke eisen worden in het PvE opgenomen door de Provincie.
- Uitgangspunt voor het scholierenvervoer is het visgraatmodel (bus voedt de trein) mits aan een aantal nader uit te werken voorwaarden wordt voldaan. Een belangrijk uitgangspunt is dat zo lang de tariefintegratie bus – spoor niet is geregeld, bussen parallel aan het spoor blijven rijden. Wanneer aan de voorwaarden is voldaan, zullen bussen niet meer parallel aan het spoor rijden.

### **Scholierenvervoer - definitie**

Scholieren en studenten zijn een groot deel van de openbaar vervoer reizigers in Zeeland in de huidige Concessie. Kenmerkend voor Zeeland is dat scholieren en studenten dus niet alleen met specifieke Scholierenlijnen van en naar scholen reizen. Het Scholierenvervoer is een verzamelnaam voor de manieren waarop scholieren en studenten reizen in de huidige Concessie. Zij reizen zowel op buslijnen op het kernnet als met specifieke Scholierenlijnen. Daarnaast zijn er ook versterkingsritten; ritten die specifiek voor scholieren worden ingelegd in de ochtend- of middagspits om het grote volume op die tijdstippen te kunnen vervoeren bovenop reguliere buslijnen die dan al rijden.

### Ontwikkelingen

Het kenmerk van de specifieke Scholierenlijnen en Scholierenritten is:

- Doelgroep zijn scholieren en MBO-studenten in de leeftijd tot 18 jaar;
- Studenten MBO, HBO en Universiteit;
- Eenzijdig spitsvervoer; tegenritten zijn niet nodig;
- Kortstondige inzet van materieel;
- Stilstand van materieel buiten spits tijden en in vakantieperioden.

De Scholierenlijnen en -ritten zoals deze in de huidige situatie bestaan zijn een resultaat van een samenwerking tussen de provincie Zeeland en de Concessiehouder. In de huidige situatie worden Scholierenlijnen en Scholierenritten gereden met eigen bussen door de Concessiehouder en met eigen bussen door Zeeuwse regionale touringcar ondernemers (onderaannemers); dit laatste betreft materieel van de onderaannemers zelf; dit zijn geen touringcars maar reguliere (toegankelijke) bussen.

In het toekomstige mobiliteitssysteem bedient het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer snel, comfortabel en betrouwbaar diverse verbindingen tussen knooppunten. Studenten en scholieren kunnen gebruik maken van dit kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer. Voor het voor- en natransport kan gebruik worden gemaakt van fijnmazige mobiliteit. Dit fijnmazige mobiliteitssysteem is bij de start van de Concessie echter nog niet uit-ontwikkeld.

COVID heeft geleid tot wijzigingen in reisgedrag, bijvoorbeeld door studeren op afstand. In de transitieperiode van het Openbaar Vervoer is samen met vervoerders en OV-autoriteiten en samen met het Rijk gekeken naar mogelijke maatregelen om het openbaar vervoer betaalbaar en kwalitatief goed te houden. Een van die maatregelen is de Onderwijsaanpak. Hierbij wordt in gezamenlijkheid verkend wat de mogelijkheden zijn om deels digitaal onderwijs in te richten en/of schooltijden van het fysieke onderwijs te wijzigen zodat een spreiding van ritten over de dag mogelijk is. Effecten van de door ontwikkelingen op het Scholierenvervoer zijn nog onduidelijk.

Daarom ziet de Provincie Scholierenlijnen en – Ritten als een separate productformule ten opzichte van de productformule van het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer.

## Buurtbussen

### Uitgangspunten

- Voor een goede en tijdige overgang naar het nieuwe mobiliteitssysteem kiest de Provincie ervoor om bij de aanbesteding van de grote bus een aantal van de bestaande buurtbussen – die binnen het aangescherpte provinciale toetsingskader passen - in te kopen bij de Concessiehouder. Dit wordt uitgewerkt in het PvE.
- Dienstregelings- en routegebonden kleinschalig vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer zijn geen exclusief recht van de Concessiehouder.
- Dit betekent dat de Provincie het recht heeft om kleinschalige route- en dienstregelingsgebonden initiatieven en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer bij de Concessiehouder in te kopen, maar niet de plicht. Kleinschalige route- en dienstregelingsgebonden initiatieven waaronder de buurtbus en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer zijn geen exclusief recht van de Concessiehouder.
- De Provincie bespreekt in het Ontwikkelteam de meerwaarde, de bekostiging (wie en welk bedrag) en de status (pilot / structureel) van mogelijkheden van kleinschalig dienstregelings- en routegebonden vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer die zich tijdens de concessie voordoen.
- Het staat de Overheid vrij waar zij gedurende de concessie kleinschalig dienstregelings- en routegebonden vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer inkoop.
- Eventuele nieuwe (niet bij de aanbesteding uitgevraagde) dienstregelings- en routegebonden kleinschalig vervoer diensten met kleinschalig materieel en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer die niet bij de Concessiehouder worden ingekocht moeten door de Concessiehouder worden gedoogd.
- De Provincie faciliteert maatschappelijke (vrijwilligers)initiatieven voor het rijden van een Buurtbus; de Provincie toetst aanvragen hiervoor op basis van een – ten opzichte van de huidige situatie – aangescherpt Provinciaal subsidie-kader.
- De Concessiehouder krijgt een coördinerende taak in het kleinschalige dienstregelingsgebonden vervoer in het ontwikkelteam. Dit betreft onder andere afstemming van dienstregelingen en eenduidigheid van materieel. Deze taak is ook voorzien voor dienstregelingsgebonden diensten die gedurende de concessie mogelijk niet bij de Concessiehouder worden ingekocht.

De ontwikkeling van kleinschalig vervoer inclusief dienstregelings- en routegebonden vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer is nu nog niet te voorzien. De provincie ziet dit als deel van een door-ontwikkeling waarbij de overheid regie voert. Daarom kiest de Provincie ervoor om de door-ontwikkeling van kleinschalig vervoer expliciet deel te laten zijn van de besprekingen in het Ontwikkelteam. De overheid wil daarbij de vrijheid hebben om – op het moment dat het vraagstuk van kleinschalig dienstregelings- en routegebonden vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer speelt gedurende de concessie – te bepalen waar zij dit inkoop. Dit betekent dat de provincie in de nieuwe concessie het recht heeft om nieuwe kleinschalige route- en dienstregelingsgebonden initiatieven en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer bij de Concessiehouder in te kopen, maar niet de plicht. Kleinschalige route- en dienstregelingsgebonden initiatieven waaronder de buurtbus zijn geen exclusief recht van de Concessiehouder.

Het concept Buurtbus is een maatschappelijk initiatief: vrijwilligers rijden (met een rijbewijs B) 8-persoonsbussen (in de Wet gedefinieerd als auto) met een dienstregeling en route gebonden van beginpunt naar eindpunt. Tussentijd worden haltes aangedaan. Buurtbussen worden ingezet waar een voldoende reizigersvraag is om buurtbussen te rechtvaardigen. De Provincie scherpt op dit moment haar Provinciale subsidiekader aan .

Vanuit een goede overgang van de huidige naar de toekomstige situatie is de Provincie voornemens de bestaande buurtbuslijnen - die volgens de aan te scherpen provinciale subsidieregeling toekomstbestendig zijn - als dienst bij de Concessiehouder in te kopen.

## Grensoverschrijdende verbindingen

Reizigers moeten zonder problemen over concessiegrenzen heen kunnen reizen. In de Aanbesteding van het openbaar busvervoer zullen dan ook duidelijke voorwaarden en wensen opgenomen worden over landsgrensoverschrijdende lijnen naar Vlaanderen en concessiegrensoverschrijdende lijnen van en naar Nederlandse buurconcessies.

### Uitgangspunten

- Landsgrensoverschrijdende verbindingen binnen de openbaar vervoer concessie kennen een gezamenlijke bekostiging van Vlaanderen en Zeeland.
- De provincie Zeeland maakt met Vlaanderen (MoW) afspraken over de verdeelsleutel van bekostiging voor de landsgrensoverschrijdende verbindingen
- De verbinding Gent – Terneuzen wordt niet verplicht voorgeschreven maar als gespecificeerde optie of wens uitgevraagd.
- De verbinding Breskens Veerhaven – Brugge Station wordt voorgeschreven als verplicht uit te voeren verbinding in samenwerking met De Lijn.
- De verbinding Hulst – Antwerpen– Breda: de verbinding van Hulst naar Antwerpen wordt verplicht voorgeschreven. De verbinding Antwerpen – Breda wordt niet verplicht voorgeschreven maar als gespecificeerde optie of wens uitgevraagd.

### Te gedogen verbindingen

De Concessiehouder dient enkele binnenkomende lijnen vanuit buurconcessies te gedogen, ook als het gaat om nieuwe lijnen vanuit andere concessies. De Concessiehouder dient onderstaande verbindingen te gedogen.

Te gedogen verbinding	OV-Autoriteit
22/42/43 Sint Niklaas - Hulst <sup>1</sup>	MoW (Vlaanderen)
Vipre EECV Shuttle 23 Scharendijke - Rotterdam Europoort	Provincie Zuid-Holland
58 Brugge – Aardenburg	MoW (Vlaanderen)
104 Hellevoetsluis - Renesse	Provincie Zuid-Holland
214 St. Anna Jacobapolder – Steenbergen (buurtbus)	Provincie Noord-Brabant
614; Deze rijdt in feite dezelfde route als buurtbus 214, maar 614 versterkt in de ochtend- en middagspits 1 rit.	Provincie Noord-Brabant
802 Middelharnis – Renesse Transferium (zomer)	Provincie Zuid-Holland
Semi-flex systeem vanuit Maldegem dat verbinding maakt tussen Maldegem en Sluis & Aardenburg (vervoer op maat)	MoW (Vlaanderen)

### Nieuwe (concessiegrensoverschrijdende) verbindingen

De Concessie biedt de ruimte om op een later moment nieuwe verbindingen of lijnen toe te voegen. Bij concessiegrensoverschrijdende verbindingen dient ook te worden voldaan aan de eisen uit de betreffende concessie.



<sup>1</sup> Afhankelijk van de exacte datum van (gefaseerd) invoeren van basisbereikbaarheid (juli 2023 als richtdatum), wordt het aanbod volgens dienstregeling beperkt tot scholierenritten via het tracé van de huidige lijn 42.



## 4. Ontwikkelruimte, ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid

### Inleiding

Er is een directe relatie tussen financiën en ontwikkel- en opbrengstmogelijkheden en -verantwoordelijkheden. De RMS geeft aan dat voor de ontwikkelfunctie binnen de nieuwe Concessie openbaar busvervoer een samenspel nodig zal zijn tussen Provincie en Concessiehouder openbaar busvervoer. Hierbij is in de RMS de keuze gemaakt dat de Overheid vanuit haar Regierol verantwoordelijk is voor het zo goed mogelijk inzetten van de verschillende vormen van mobiliteit, op basis van data over de vraag van reizigers en het aanbod van vervoermiddelen vanuit de verschillende contracten. In de RMS is op hoofdlijnen de keuze gemaakt welke vervoervormen wel en welke niet in de reikwijdte van de concessie openbaar busvervoer vallen. De RMS maakt geen keuze in het beleggen van de ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid.

#### Uitgangspunten

- De Concessie openbaar busvervoer bestaat voor een relatief groot deel uit een door de Provincie geëist voorzieningenniveau op door de Provincie geëiste Verbindingen
- De Provincie gaat over het voorzieningenniveau in de bus. Het voorzieningenniveau bij de hubs is primair een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Inzet is om daarover vanuit een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid samen afspraken te maken.
- De opbrengstverantwoordelijkheid ligt bij de Provincie.
- De Concessiehouder ontwikkelt het lijnennet en de dienstregeling van het openbaar busvervoer binnen de door de Provincie gestelde eisen in het PvE.
- De Concessiehouder wordt uitgedaagd om het openbaar busvervoer kwalitatief hoogwaardig uit te voeren en mede door te ontwikkelen.
- De Concessiehouder wordt uitgedaagd om het scholierenvervoer kwalitatief goed uit te voeren en mede door te ontwikkelen.
- De Concessiehouder brengt zijn specifieke openbaar vervoer expertise in het Ontwikkelteam in om invulling te geven aan het door ontwikkelen van het kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoer en het scholierenvervoer.

### Ontwikkelruimte, ontwikkelrol en opbrengstverantwoordelijkheid hoogwaardig openbaar busvervoer

De verbindingen met het hoogwaardige openbaar busvervoer worden – samen met de Trein en de Ferry – door de RMS als de toekomstvaste ruggegraat van het openbaar vervoer in Zeeland gezien. Mede door de infrastructurele en geografische kenmerken in Zeeland liggen deze verbindingen – met een relatief groot reizigersvolume – voor langere tijd vast. Dit biedt daarmee zekerheid aan reizigers. Op deze ruggegraat eist de Provincie een hoogwaardige dienstverlening per bus. De eisen hieraan worden in het PvE beschreven. Dit hoogwaardige openbaar busvervoer bestaat voor een relatief groot deel uit een door de Provincie te eisen Voorzieningenniveau op door de Provincie te eisen Verbindingen. Dit betekent dat de ontwikkelruimte voor de Concessiehouder openbaar busvervoer beperkt is.

Verder is in de RMS de keuze gemaakt voor het beleggen van de Regiefunctie bij de Overheid. Dit betekent dat de Overheid stuurt op het fijnmazige vervoer dat als Voor- en Natransport van het openbaar busvervoer gaat functioneren. Dit betekent ook dat de ontwikkeling in aantallen reizigers in het hoogwaardige openbaar busvervoer mede afhankelijk zijn van het functioneren van vervoervormen buiten de Concessie openbaar

busvervoer, waarop de Concessiehouder openbaar busvervoer geen of zeer beperkt invloed heeft. De Concessiehouder kan wel pro-actief meedenken.

Ontwikkelruimte, Ontwikkelfunctie en Opbrengstverantwoordelijkheid zijn aan elkaar gerelateerd. Wie geen of beperkte ruimte heeft om te ontwikkelen, kan de ontwikkelrol en – verantwoordelijkheid niet (geheel) dragen. En bij wie de ontwikkelrol en – verantwoordelijkheid ligt, moet ook de prikkel hebben om daadwerkelijk te ontwikkelen: een financiële prikkel om met opbrengsten inspanningen te rechtvaardigen.

Het grotendeels voorschrijven van het voorzieningenniveau op verbindingen voor het hoogwaardige openbaar busvervoer betekent enerzijds dat de Concessiehouder kan uitgaan van een bepaald toekomst vast deel in het te bedienen voorzieningen binnen de Concessieperiode. Tegelijkertijd betekent het ook dat de ontwikkelrol voor een groot deel bij de Provincie ligt. En omdat het aantal reizigers in het openbaar busvervoer (en daarmee reizigersopbrengsten) mede afhankelijk is van het functioneren van vervoervormen buiten de Concessie openbaar busvervoer, ligt de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Provincie.

### Ontwikkelruimte en ontwikkelrol scholierenvervoer

De Concessiehouder heeft weinig ontwikkelruimte met betrekking tot het scholierenvervoer. Eisen aan scholierenlijnen en Scholierenritten zijn voorgeschreven. De Provincie heeft ambities met betrekking tot de doorontwikkeling van vervoer van en naar scholen. Landelijk is de ambitie te kijken naar mogelijke spreiding van aanvangs- en eindtijden, zodat de spitsen kunnen worden afgevlakt en de inzet van materieel gespreid over de dag kan plaatsvinden. Een vervoerder heeft slechts een beperkte invloed op effectuering hiervan en is afhankelijk van andere stakeholders; de provincie acht dit een samenspel van vervoerder, provincie, gemeenten en scholen. De Provincie ziet deze doorontwikkeling als onderdeel van de Regietaak, waarbij de expertise van de vervoerder pro-actief moet worden ingezet.

De eisen aan scholierenlijnen worden in de fase PvE gedetailleerd. De Provincie nodigt de SSZ uit om mee te denken; de provincie stelt de eisen vast. Dit proces is gestart.

### Ontwikkelrol Concessiehouder openbaar busvervoer in ontwikkelteam

Het meebewegen met ontwikkelingen op vervoervormen buiten de concessie openbaar busvervoer (Doorontwikkeling) wordt geregisseerd door de Overheid. De Provincie heeft als uitgangspunt dat de Concessiehouder busvervoer specifieke expertise heeft, waarvan zij graag gebruik wil maken. De Provincie wil met de Concessiehouder een Ontwikkelteam vormen, waarbij de Concessiehouder busvervoer op specifieke ontwikkelaspecten voorstellen kan doen. De beloningsmethodiek daarvoor wordt nader uitgewerkt in het Bestek. De provincie kiest bewust niet voor alleen afstemming tussen Concessieverlener en Concessiehouder, maar geeft de Concessiehouder een actieve rol in de doorontwikkeling. De Provincie kan binnen het Ontwikkelteam afwegingen maken over beslissingen over het vragen van specifieke expertise op basis van het afgezonderde budget. Ook kan de Provincie in het Ontwikkelteam afwegingen maken over beslissingen over meer- of minderwerk binnen de concessie openbaar busvervoer (inkopen van extra dienstregelingen). Het uitgangspunt om de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Provincie te leggen betekent niet dat de Concessiehouder geen prikkels kent. Zo worden er prikkels ingebouwd voor een hoogwaardige dienstverlening via output indicatoren en een bijpassende malusregeling. Ook werken wij een beloningsmethodiek uit voor het deel waarvan de expertise van de Concessiehouder voor de doorontwikkeling wordt gevraagd.

### Opbrengsten en kosten, prikkels in de concessie

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor de reizigersopbrengsten bij de provincie ligt. De Concessiehouder kent opbrengsten vanuit de Exploitatie door het ingeschatte rendement die hij in zijn inschrijving heeft gehanteerd. Daar waar specifieke ontwikkelvragen aan de Concessiehouder vanuit zijn rol in het Ontwikkelteam zijn, worden specifieke afspraken over de beloning (opbrengsten voor de inspanningen van de Concessiehouder) gemaakt. Deze methodiek wordt in het Bestek beschreven.



Het beleggen van de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Provincie betekent dat de Provincie de risico's van tegenvallende reizigersopbrengsten (inclusief SOV gelden) en de voordelen van extra reizigersopbrengsten draagt. Een winnende vervoerder zal gericht zijn op het optimaliseren tussen kosten en opbrengsten. Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid - en risico's - voor de kosten voor de uitvoering van de concessie openbaar busvervoer - conform de eisen zoals die zijn gesteld in het PvE en conform de inschrijving van de vervoerder - bij de vervoerder ligt.



## 5. Concessieduur

### Uitgangspunten

- De Provincie is voornemens de Concessie openbaar busvervoer te gunnen voor een periode van 7 jaar met een verlengingsoptie van 1 jaar.
- Scholierenlijnen en Scholierenritten zijn een expliciet benoemd product binnen de openbaar vervoer concessie. Deze lijnen en ritten zijn in de bij de aanbesteding geldende eisen voor maximaal 5 jaar deel van de concessie openbaar vervoer.

De Provincie kent als uitgangspunt dat het openbaar busvervoer zoveel mogelijk toekomst-vast moet zijn, zodat het zekerheid biedt voor Reizigers en een gunstig effect heeft op de vestiging van nieuwe inwoners en werkgelegenheid. Tegelijkertijd wil de Provincie een wendbare Concessie, die voor een deel kan mee-ademen met de ontwikkeling van het fijnmazige net en de daadwerkelijke reizigersontwikkeling. De Provincie kiest voor een stabiel deel en een relatief kleiner te ontwikkelen deel binnen de Concessie. De Provincie ziet de Concessiehouder daarbij als partner.

De Provincie is voornemens de Concessie openbaar busvervoer te gunnen voor een periode van 7 jaar met een verlengingsoptie van 1 jaar. De gekozen concessieduur is gebaseerd op het gegeven dat de levensduur van elektrische bussen 15 jaar bedraagt en de accu's gegeven de huidige stand van zaken na circa halverwege deze periode moeten worden vervangen. Dit betekent dat er een overnameregeling voor aan te schaffen ZE-materieel als overgang naar de daarop volgende concessie zal komen.

Net als het gehele mobiliteitssysteem worden ook de scholierenlijnen en -ritten geëvalueerd. Voor de scholierenlijnen en ritten – volgens de eisen vanuit het PvE - geldt dat deze maximaal 5 jaar deel zijn van de concessie openbaar vervoer.

De redenen voor deze maximale duur zijn de effecten van doorontwikkeling op dit specifieke type vervoervoorziening die de Provincie voorziet in het kader van de Onderwijsaanpak, de structurele gevolgen van COVID, de doorontwikkeling van fijnmazige Mobiliteit en daarmee de mogelijkheden van het nieuwe mobiliteitssysteem voor scholieren. De keuze om de scholierenlijnen en -ritten wel voor maximaal de komende 5 jaar in de concessie op te nemen is om met de SSZ als belangrijke stakeholder een goede overgang en nieuwe vormgeving van scholierenlijnen te bewerkstelligen.



## 6. Materieel

### Inleiding

Materieel heeft een belangrijke invloed op de reiservaring van de reiziger. De RMS bepaalt:

- Alle bussen in de Concessie openbaar busvervoer zijn vanaf 2025 toegankelijk voor reizigers met een beperking zoals bedoeld in het besluit Toegankelijkheid personenvervoer
- De bussen in de Concessie openbaar busvervoer dienen, naast de wettelijke eisen, te voldoen aan de eisen zoals afgesproken in het Bestuursakkoord 'Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus'.

De RMS maakt geen keuzen op de onderstaande aspecten.

### Uitstootnorm, energietransitie

#### **Uitgangspunten**

- De bussen in de Concessie openbaar busvervoer dienen te voldoen aan de eisen zoals afgesproken in het Bestuursakkoord 'Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus'.
- De Provincie faciliteert de inzet van Zero Emissie voor materieel dat wordt ingezet op het openbaar busvervoer door onderzoek naar mogelijke locaties voor de aanleg van productiemiddelen. Dit onderzoek wordt als bijlage bij de aanbestedingsdocumenten gevoegd.
- De Provincie faciliteert de inzet van Zero Emissie voor materieel dat wordt ingezet op het openbaar busvervoer door het aanbieden van een alternatieve financieringsconstructie.
- Er geldt geen overnameregeling van materieel vanuit de huidige Concessie.
- De Provincie wordt geen eigenaar van productiemiddelen, ook niet bij het aanbieden van een alternatieve financieringsconstructie.
- De Provincie hecht waarde aan de inzet van Zero Emissie per start van de Concessie voor het kwalitatief hoogwaardige openbare busvervoer.

In 2016 heeft de provincie Zeeland, net als de andere concessieverleners in Nederland, het landelijke Bestuursakkoord 'Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus' getekend. Doel van het bestuursakkoord is om alleen nog uitstootvrije Bussen voor de uitvoering van Openbaar Vervoer in te zetten om zo de luchtkwaliteit te verbeteren. Het bestuursakkoord noemt daarbij twee mijlpalen:

- alle nieuwe Bussen die vanaf 2025 in concessies instromen, moeten uitstootvrij zijn (tank-to-wheel); en
- vanaf 2030 moeten alle Bussen in het Openbaar Vervoer uitstootvrij zijn (met een zo gunstig mogelijke well-to-wheel uitstoot)

Tevens is in het Bestuursakkoord 'Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus' vastgelegd dat de uitstootvrije Bussen op 100 procent hernieuwbare energie moeten rijden die met het oog op de economische ontwikkeling zoveel mogelijk in de regio wordt opgewekt.

### Comfort

- In het PvE worden nadere eisen gesteld aan de maximum leeftijd van het materieel dat wordt ingezet.
- Al het in te zetten materieel dient toegankelijk te zijn volgens de wet Gelijke Behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, het Besluit Toegankelijkheid Personenvervoer en/of diens opvolger, waaronder inbegrepen bestuursakkoorden toegankelijkheid.
- Alle nadere eisen worden in het PvE gedetailleerd

## 7. Tarieven en betaalwijzen

De Provincie is opbrengstverantwoordelijk en stelt het tarievenkader, de tarieven en het productenpalet vast. Randvoorwaarden hierbij zijn het Landelijk Tarievenkader (LTK) en afspraken met aangrenzende OV- autoriteiten over reisproducten en vergoedingen van grensoverschrijdende lijnen. De Concessiehouder moet dit faciliteren.

### LTK

De veertien decentrale OV-autoriteiten (twee metropoolregio's en twaalf provincies) hebben voor bus, tram en metro het Landelijk Tarievenkader (LTK) opgesteld. Het LTK geldt daarmee ook voor de concessie Zeeland, waarmee in de praktijk GS ieder jaar opnieuw instemmen. Het productenpalet (type vervoerbewijzen) moet in lijn zijn met landelijke afspraken. Dit Tarievenkader stelt de landelijke kaders die GS hanteren in afspraken met vervoerders, zoals het aansluiten bij landelijke afspraken over tarieven & vervoerbewijzen en het aansluiten van vervoerbewijzen met aangrenzende Concessies.

### Regietaak

Binnen haar Regietaak maakt de Provincie afspraken over tariefproducten en tariefproposities voor het openbaar busvervoer en fijnmazige mobiliteit die onder de verantwoordelijkheid van de Provincie valt. Van de Concessiehouder wordt verwacht dat hij zijn specifieke expertise hiervoor in het Ontwikkelteam inbrengt.

### Regionaal

De Provincie is voornemens om het tariefproduct Zeeland Voordeel te blijven bieden. Ook is de Provincie voornemens de mogelijkheid voor de propositie minima product – dat naar aanleiding van Zeeland Voordeel is ingevoerd - te blijven bieden; het is wel zo dat de gemeente vanuit haar inkomensbeleid voor haar minima dit product al dan niet mogelijk maakt; de Provincie voert geen inkomenspolitiek binnen openbaar vervoer.

### Betaalwijzen

De OV-chipkaart (of z'n opvolger) is voorgeschreven als uniforme betaalwijze. De vervoerders willen een nieuw betaalsysteem in het OV invoeren om het reizen makkelijker en aantrekkelijker te maken. Dit nieuwe betaalsysteem moet de OV-chipkaart opvolgen. Het streven van de vervoerders is dat dit nieuwe betaalsysteem in 2023 naar behoren functioneert. De nieuwe betaalwijzen die het programma OV betalen mogelijk maakt moeten door de vervoerder volledig worden meegenomen. Hierbij geldt niet alleen de apparatuur in de voertuigen maar ook uitgifte van kaarten, webshop, app en back office. De vervoerder heeft hierbij het incasso risico van dit ticketingsysteem. In aanvulling kan de vervoerder ook voorstellen om andere ticketingsystemen toe te voegen als deze passen in de eisen van de Provincie.

### Betaalinfrastructuur

Van een toekomstige Concessiehouder kan mogelijk worden gevraagd om ook de betaalinfrastructuur voor de Westerschelde Ferry en fijnmazig vervoer te verzorgen.



### **Uitgangspunten**

- Voor openbaar busvervoer mag van de reiziger een passende prijs worden gevraagd.
- De tarieven voor het openbaar busvervoer kunnen elk jaar worden verhoogd met maximaal de Landelijke Tarief Index.
- De Provincie ontwikkelt in het Ontwikkelteam samen met de vervoerder tariefproposities voor het Openbaar busvervoer.
- Het producten-palet moet aansluiten bij de ambitie van de Provincie Zeeland. In deze ambitie zit een integrale benadering van tarieven tussen verschillende modaliteiten. De vervoerder wordt gevraagd om hier pro-actief zijn expertise in te zetten.
- De vervoerder draagt er zorg voor dat de tarieven en producten in de backoffice van het OV betaalsysteem worden opgenomen en werken conform de afspraken.
- Voor OV betalen wordt een eenduidige formulering gehanteerd; OV Chip nu, in de nabije toekomst de onderdelen van OV-betalen. De vervoerder moet dit faciliteren.



## 8. Data

De Concessiehouder dient (real-time) (open) data aan te leveren aan de Provincie en aan landelijke servers (NDOV/DOVA). Deze data gaat de Provincie benutten voor monitoring, uitvoeringskwaliteit, bezettingen, informatie aan stakeholders en om informatiepanelen op de halte en hubs (DRIS) aan te sturen. De data kunnen ook worden gebruikt door derde partijen om bijvoorbeeld apps met informatiediensten aan te bieden. De Concessiehouder heeft geen eigendomsrecht op de gegevens en kan geen opslag berekenen voor het leveren van gegevens voor bijvoorbeeld plannen, boeken en betalen (MaaS diensten) aan derden.

De Concessie is MaaS-waardig conform landelijke afspraken.

## 9. Personeel

Personeel is het uithangbord van de Concessiehouder met grote invloed op de ervaring van het reizen per OV. Daarbij gaat het om servicegerichtheid naar reizigers, zoals een vriendelijke houding en duidelijke communicatie. Hiermee zorgt het personeel dat reizigers een prettige reis kunnen maken met het OV. Personeel moet al aan het begin van de concessie zijn getraind in de omgang met en bejegening van reizigerstypen, waaronder reizigers met een beperking. De vigerende wet- en regelgeving, waaronder het besluit toegankelijkheid openbaar vervoer (en het bestuursakkoord toegankelijkheid in aanloop naar een nieuw besluit), moet bekend en duidelijk zijn. Zowel bij de vervoerder als in de communicatie met de reiziger. Servicegerichtheid wordt minimaal beoordeeld op basis van de OV Klantbarometer zoals momenteel uitgevoerd door CROW/KPVV.



## 10. Sociale veiligheid

De vervoerder is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in de voertuigen. De Provincie wil niet dat inschrijvende vervoerders onderling concurreren op sociale veiligheid (het gevoel van veiligheid). Daarom kunnen vervoerders geen punten verdienen met hun maatregelen voor sociale veiligheid, maar moeten ze een basiskwaliteit garanderen. Dit wordt nader gedetailleerd in het PvE.

## 11. Aansturing concessie openbaar busvervoer

### Inleiding

De Overheid voert in Zeeland bij de start van de Concessie de Regie. Hierbinnen draagt de Provincie de opbrengstverantwoordelijkheid en de ontwikkelfunctie voor het openbaar vervoer. Dit betekent dat de Provincie een sturende invloed heeft:

- Via het PvE, dat de kaders vastlegt
- Via concessie management op basis van nader te bepalen outputindicatoren (waaronder punctualiteit, rituitval, bijdrage aan doelen met betrekking tot door-ontwikkeling)

In het ontwikkelteam brengt de Concessiehouder specifieke expertise in. In dit ontwikkelteam overlegt de Provincie in ieder geval met Concessiehouder over de ontwikkeling van het OV en in overleg met Concessiehouder en nader te bepalen andere stakeholders over de ontwikkeling van OV ten opzichte van het bredere mobiliteitssysteem.

### Verantwoordelijkheden mobiliteitssysteem

De busdiensten binnen de concessie openbaar busvervoer zijn een van de mobiliteitsdiensten binnen het nieuwe Zeeuwse mobiliteitssysteem. De RMS heeft de onderstaande verantwoordelijkheden benoemd per vervoervorm.

Vervoersvorm / Structuur	Verantwoordelijk	Ontwikkelingsrichting
Openbaar Vervoer	Provincie	Opdrachtgeverschap via Mobiliteitscentrale
Fijnmazige Mobiliteit	Provincie en Gemeente	Gezamenlijke opdrachtgeverschap gemeenten en provincie via Mobiliteitscentrale
Doelgroepenvervoer	Gemeenten	Eigen sturingsinstrumenten blijven bij gemeenten/samenwerkingsverbanden. Gezamenlijke planning en uitvoering via Mobiliteitscentrale
Fietsen	Wegbeheerders, Routebureau en beheerders Voorzieningen	
Vrijwilligersinitiatieven	Vrijwilligersorganisatie	Mobiliteitscentrale biedt ondersteuning, overheden ondersteunen financieel
Private initiatieven	Initiatiefnemer	Mobiliteitscentrale biedt ondersteuning in aansluiting op MaaS

De gemeenten/regio's zijn ten tijde van de aanbesteding binnen de fijnmazige mobiliteit financieel verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer en de provincie is bij de aanbesteding verantwoordelijk voor het vervoer dat zij aanbesteedt. Een door ontwikkeling van fijnmazige mobiliteit ligt in de lijn der verwachtingen, waarbij de provincie verwacht dat nieuwe concepten kunnen ontstaan.

Verantwoordelijkheden over die nieuwe kleinschalige concepten en vermenging van die kleinschalige concepten met bestaande huidige concepten zijn bespreekpunt in de mobiliteitscentrale tussen gemeenten en provincie. Een goede afstemming is daarmee een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten/regio's en provincie in de mobiliteitscentrale.

## Taakverdeling Concessieverlener (Provincie) en Concessiehouder openbaar busvervoer

Definitie	Concessieverlener	Concessiehouder
Corridors; verbindingen tussen knooppunten	Eisen en wensen	Routevoering binnen gestelde eisen
Ontwerp dienstregeling openbaar busvervoer	-	Voorstel in bieding; Bespreken jaarlijks in vervoerplan; advies vanuit ontwikkeling inclusief aantallen reizigers
Scholierenlijnen en -ritten	Voorgeschreven in PvE; herijking binnen maximaal 5 jaar	Actief expertise inzetten in Onderwijsaanpak en door ontwikkeling scholierenlijnen en -ritten
Frequentie openbaar busvervoer	Minimale frequentie in PvE als deel van de productformule kwalitatief hoogwaardig OV	Bieden frequentie die nodig is om reizigers te vervoeren
Tarievenkader inclusief tariefproducten en –proposities	Voorschrijven en vaststellen	Adviseren
Materieel	Functionele specificaties	Keuze, eigenaarschap, bestellen, beheer en onderhoud materieel; ook bij alternatieve financieringsconstructie
Branding	Regie	Adviseren

### Doorontwikkeling mobiliteitssysteem

De provincie Zeeland kiest voor een nieuw mobiliteitssysteem waarbij de bereikbaarheid van Zeeland voor burgers centraal staat. Niet alleen gemeenten en OPOV maar ook bedrijven, het onderwijs, zorginstellingen, naburige OV-autoriteiten en inwoners worden door de Provincie continu betrokken bij de verdere doorontwikkeling.

### Ontwikkelteam openbaar busvervoer

De Concessiehouder ontwikkelt binnen de Concessie de dienstregeling, aansluitingen op knooppunten en de routevoering. Het meebewegen met ontwikkelingen op vervoervormen buiten de Concessie openbaar busvervoer (Doorontwikkeling) wordt geregisseerd door de Overheid. De Provincie heeft als uitgangspunt dat de Concessiehouder busvervoer specifieke expertise heeft, waarvan zij graag gebruik wil maken. De Provincie wil met de Concessiehouder een Ontwikkelteam vormen, waarbij de Concessiehouder busvervoer op specifieke ontwikkelaspecten van het OV in relatie tot het bredere mobiliteitssysteem voorstellen kan doen. Hiertoe wil de Provincie de Concessiehouder prikkelen om verder te denken dan alleen de OV Concessie. Hiertoe wordt een methodiek uitgewerkt.

De provincie kiest bewust niet voor alleen afstemming tussen Concessieverlener en Concessiehouder, maar geeft de Concessiehouder een actieve rol in de doorontwikkeling. De Provincie kan binnen het Ontwikkelteam afwegingen maken over de in te zetten expertise en kan afwegingen maken over beslissingen over meer- of minderwerk binnen de concessie openbaar busvervoer (inkopen van extra materieel of inzet van minder materieel).

## Concessiemanagement op outputcriteria

De provincie stuurt de uitvoering van de concessie Zeeland vooral op basis van output. Als de vervoerder een norm structureel niet haalt, dan kan de provincie een boete in de vorm van een malus opleggen. Om te toetsen of de Concessiehouder zich houdt aan de vereisten uit het PvE en zijn inschrijving dient de Concessiehouder data en informatie volgens een in het PvE voorgeschreven format te leveren aan de Provincie.

### Uitgangspunten

De Concessiehouder levert alle data en informatie volgens een in het PvE voorgeschreven format te leveren aan de Provincie;

- De Concessieverlener is gerechtigd om steekproefsgewijs aangeleverde data en informatie te toetsen
- Toetsingsmethodiek en steekproefgrootte worden in het PvE beschreven

Concessiemanagement is meer dan het toetsen of de Concessiehouder zich houdt aan de vereisten uit het PvE en zijn inschrijving. Concessiemanagement bevat ook de taken en verantwoordelijkheden in de doorontwikkeling, zoals beschreven in het Ontwikkelteam.

## Malusregeling

De Provincie stuurt de kwaliteit van de uitvoering van de concessie grote bus op output indicatoren. Deze indicatoren worden in het PvE gedetailleerd. Het gaat hierbij onder andere om punctualiteit en verwijtbare / niet – verwijtbare rituitval. Omdat de Concessieverlener de verbindingen die worden geboden door de grote bus als ruggengraat ziet (samen met trein en ferry) hecht de Concessieverlener grote waarde aan een kwalitatief goede uitvoering van de aangeboden diensten. Daarom hanteert de Concessieverlener een malus regeling, die kan worden toegepast bij een kwalitatief achterblijvende uitvoering; dit heeft betrekking op alle vereisten uit het PvE en de inschrijving van de Concessiehouder.

## Prikkel om door te ontwikkelen

De Provincie wil met de Concessiehouder een Ontwikkelteam vormen, waarbij de Concessiehouder busvervoer op specifieke ontwikkelaspecten van het OV in relatie tot het bredere mobiliteitssysteem voorstellen kan doen. Hiertoe wil de Provincie de Concessiehouder prikkelen om verder te denken dan alleen de OV Concessie. Deze prikkel wordt nader uitgewerkt.

## Goedkeuring voor schrappen lijnen / frequenties en vraaggerichtheid

De Overheid voert regie over verschillende vervoercontracten heen. Omdat de Overheid regie voert en opbrengstverantwoordelijkheid draagt kan de vervoerder voorstellen doen voor de doorontwikkeling van het voorzieningenniveau (lijnen, frequenties, routes) in het Ontwikkelteam. Omdat het af- of opschalen van de bus gevolgen heeft voor het fijnmazige vervoer, is goedkeuring vereist door de Concessieverlener alvorens wijzigingen in de dienstvoering kunnen worden aangebracht. Tegelijkertijd wordt de vervoerder in het Ontwikkelteam uitgedaagd om mee te denken in verbetervoorstellen voor de doorontwikkeling van het gehele mobiliteitssysteem.

## Werkzaamheden door wegbeheerders

In de komende concessieperiode is reistijd en het aandoen van hubs van groot belang. Wegbeheerders hebben hierin een grote verantwoordelijkheid. Uitgangspunt is dat de verantwoordelijke kostenverhogingen van het openbaar vervoer ten gevolge van wegwerkzaamheden draagt om rituitval te voorkomen. De komende periode gaat de provincie in overleg met de wegbeheerders om hierover afspraken te maken.

## Wendbaarheid

De provincie voorziet in de Concessieperiode verschillende stappen in ontwikkeling en heeft binnen de concessie perioden benoemd voor wendbaarheid.

### **Meer dan jaarlijkse cyclus**

Op reguliere basis zal middels vervoerplannen het netwerk worden gezien en besproken. De provincie heeft de ambitie om meer dan de huidige jaarlijkse cyclus wijzigingen in het netwerk toe te staan, mocht daartoe onderbouwd de noodzaak bestaan. Het kan in deze periode zo zijn dat de tarief integratie bus – trein is bewerkstelligd; in dat geval zullen parallelle bussen aan de trein niet meer plaatsvinden.

### **Scholierenlijnen: maximaal na 5 jaar herijkt**

Voor scholierenlijnen geldt dat we een uitvraag voor een periode van maximaal 5 jaar doen; binnen die 5 jaar bezien we noodzaak en mogelijkheden om huidige scholierenlijnen anders te organiseren.

Uiterlijk december 2026 / januari 2027 (einde jaar 2 / begin jaar 3) zal het product scholierenlijnen en scholierenritten zijn geëvalueerd. De resultaten worden gebruikt om een besluit te nemen over vormgeving (eventueel besloten vervoer) en/of een nieuwe aanbesteding van resterende scholierenlijnen en scholierenritten. De resultaten zijn eind december 2026 / begin 2027 noodzakelijk om voldoende tijd te hebben voor een nieuwe inkoop voor het einde van de concessieperiode. In dit proces wordt de SSZ nauw betrokken.

### **Concessie openbaar vervoer: tussentijdse evaluatie**

De busconcessie zal halverwege de concessieperiode worden geëvalueerd. Uitkomsten zijn de basis voor de dan volgende aanbesteding.

## Bijlage 1. Begrippenlijst

Begrip	Definitie
Aanbesteding	Proces om vervoerder te vinden die het openbaar vervoer tegen de beste prijs- kwaliteitverhouding gaat verzorgen
Bus	Motorvoertuig, al dan niet voorzien van een aanhangwagen, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.
Buurtbus	Vervoer dat ontstaat / is ontstaan vanuit vrijwilligersinitiatieven. Het vervoer wordt uitgevoerd door vrijwillige chauffeurs en is veelal dienstregelingsgebonden.
Concessie openbaar busvervoer	Het exclusieve recht van de Concessiehouder om met uitsluiting van anderen Openbaar Vervoer over de weg te verrichten in het Concessiegebied, in de zin van artikel 1 van de Wp2000, een en ander als nader omschreven in de Concessiebeschikking en het Programma van Eisen. Het begrip Concessie kan zowel verwijzen naar het hiervoor genoemde recht, als naar de Concessiebeschikking waarmee dit recht aan de Concessiehouder is/wordt verleend. Het exclusieve recht in de Concessie openbaar busvervoer Zeeland betreft het busvervoer zoals beschreven in de Concessiebeschikking en het Programma van Eisen.
Concessiebeschikking	Het door Concessieverlener te nemen besluit, waarbij de Concessie openbaar busvervoer aan de Concessiehouder openbaar busvervoer is/wordt verleend.
Concessiegebied	Afgebakend gebied waarin de winnende vervoerder openbaar busvervoer verzorgt.
Concessiehouder	Vergunninghoudende Vervoerder aan wie de Concessie is verleend. In deze NvU wordt hiermee de Concessiehouder openbaar busvervoer bedoeld.
Concessieverlener	Gedeputeerde Staten van Zeeland zijnde bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor Openbaar Vervoer.
Deelmobiliteit	Het delen van transportmiddelen, zoals auto's, fietsen, scooters en stapjes, tussen gebruikers, dan wel tegelijk of na elkaar.
Dienstregeling	Voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin onder andere zijn aangeduid de Haltes waartussen en de tijdstippen waarop de Concessiehouder Openbaar Vervoer voor de Concessie verricht.
Dienstregelinguur	In de Dienstregeling opgenomen rij-uur, waarin de Concessiehouder een Bus via Openbaar Vervoer daadwerkelijk inzet voor het vervoeren van Reizigers.
Dienstregelingjaar	Indien wordt gerefereerd aan een bepaald Dienstregelingjaar, wordt de periode bedoeld die loopt vanaf de zondag na de tweede zaterdag van december van het voorafgaande jaar, tot en met de

	tweede zaterdag van december van het aangeduide jaar, een en ander volgens de EU-richtlijn 2017/2075.
DRU	Dienstregelinguur
Exploitatie	Het laten rijden van openbaar vervoer door de Concessiehouder
Ferry	Westerschelde Ferry; veerboot Breskens – Vlissingen
GS	College van Gedeputeerde Staten (GS) van Zeeland
Kleinschalig materieel	Auto
Halte	Een daartoe ingerichte of opgestelde infrastructurele voorziening om wachtende Reizigers de gelegenheid te geven van het Openbaar Vervoer gebruik te maken en om Reizigers uit te laten stappen. Onder Halte wordt uitdrukkelijk begrepenabri's, Halteborden, Haltepalen, bushokjes en dergelijke die de Concessiehouder kan gebruiken bij de uitvoering van de Concessie.
Haltepaal	Een voorziening ter aanduiding van een Halte, waaronder begrepen een haltebord met de naam van de Halte (bijvoorbeeld de straatnaam of naam van de zijstraat plus huisnummer of de naam van een nabijgelegen attractie/voorziening), en eventueel een Display.
Hoofdrailnet	Spoorvoerdiensten die als zodanig zijn aangewezen bij het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 65, eerste lid, van de Wp2000.
Kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer	Aanbod van snel, comfortabel en betrouwbaar openbaar busvervoer op verbindende corridors in Zeeland. De frequentie op deze corridors is afgestemd op de vraag en minimaal 1 keer per uur.
Hubs	Knooppunten waarop openbaar busvervoer en andere vormen van vervoer op elkaar aansluiten. Deze verplicht te bedienen knooppunten worden voorgeschreven in het PvE.
Infrastructuur	De voorzieningen van verkeerstechnische en/of civieltechnische aard waarvan het Openbaar Vervoer per Bus gebruikmaakt of die daarvoor ten dienste staat.
Landelijk Tarievenkader (LTK)	Convenant "Landelijk Tarievenkader OV-Chipkaart 2009", zoals vastgesteld in de vergadering van de Stuurgroep OV-Chipkaart van 2 april 2009, of diens eventuele opvolger(s).
MaaS	Mobility as a Service
Mobiliteitscentrale	Een publieke centrale waarin de Overheid als regievoerder over verschillende mobiliteitsvormen heen mobiliteit organiseert. De mobiliteitscentrale biedt aan alle reizigers in Zeeland een telefooncentrale- dienst voor het plannen en boeken van reizen, informatie en klachtafhandeling.
Ontwikkelfunctie	Ontwikkelen van openbaar busvervoeraanbod afgestemd op de vervoervraag
OV-autoriteit	Overheid die gerechtigd is het openbaar vervoer aan te besteden en aan te sturen
Overheid	Provincie Zeeland en gemeenten zoals genoemd in bijlage 2



PvE	Programma van Eisen: De concessievoorschriften die de provincie stelt aan de vervoerder. Met ontwerp-PvE wordt het concept PvE bedoeld.
Provincie	Provincie Zeeland; OV-autoriteit en verantwoordelijke voor het openbaar vervoer over de weg in Zeeland; tevens wegbeheerder.
Regiefunctie	Integrale afstemming tussen en ontwikkeling van de verschillende vormen van mobiliteit.
Reizigersoverleg (OPOV Zeeland)	Officiële afvaardiging van consumentenorganisaties die provincie en vervoerder adviseert over openbaar en publiek vervoer (onder andere PvE, concessie, dienstregeling, tarieven).
Scholierenlijnen	Lijnen die aanvullend zijn op het openbaar busvervoer. Deze lijnen worden in het PvE specifiek benoemd.
Scholierenritten	Specifieke ritten die Scholieren maken aanvullend op de routes van het HOV en alleen rijden tijdens schooltijden (niet in vakanties). Deze ritten worden in het PvE specifiek benoemd. .
Scholierenvervoer	Het geheel van ritten die scholieren maken met het Openbaar vervoer en met specifieke Scholierenlijnen en Scholierenritten.
Trein	Hoofdrailnet NS
Wegbeheerder	Overheid of bedrijf die over bepaalde wegen gaat (gemeente, provincie, Rijk, waterschap, NV Westerscheldetunnel)
Wp 2000	Wet personenvervoer 2000: wet die openbaar vervoer en taxivervoer regelt

## Bijlage 2. Lijst gemeenten Concessiegebied

Borsele

Goes

Hulst

Kapelle

Middelburg

Noord Beveland

Reimerswaal

Schouwen-Duiveland

Sluis

Terneuzen

Tholen

Veere

Vlissingen