

Provinciale Staten van de Provincie Zeeland  
t.a.v de voorzitter  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

Onderwerp  
Busconcessie

Zaaknummer  
372348

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 7 november 2023

Geachte voorzitter,

Op 20 oktober jongstleden hebben wij u per brief geïnformeerd over de aanbesteding busconcessie. Hierin is een toelichting gegeven op de evaluatie van de aanbesteding, de vervolgstappen, de verkenning van alternatieve opties en de voorlopige planning. In de afgelopen weken hebben we diverse punten nader uitgewerkt, waar wij u via deze brief over informeren.

#### **Verlengen huidige concessie (2025-2026)**

Wij zullen op korte termijn met onze vervoerder Connexxion in gesprek gaan over dat we gebruik willen maken van de optie in de huidige concessieoverkomst om de concessieperiode met uiterlijk 2 jaar te verlengen. Daarmee is busvervoer (inclusief scholierenvervoer en buurtbussen) in de komende 3 jaren gegarandeerd (tot december 2026). Hiermee voorkomen we dat we een onzekere periode tegemoet gaan wat betreft de vaste buslijnen. Bovendien kunnen we toewerken naar de volgende stap in het aanbestedingsproces om een vervoerder te vinden voor de busconcessie (vaste lijnen) en tot gunning overgaan.

Omdat we in deze periode tevens doorgaan met de realisatie van de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS), d.w.z. het nieuwe vervoersplan, gaan we met Connexxion in gesprek over aanvullende randvoorwaarden. Het gaat daarbij onder andere om flexibiliteit in de concessie en instemmen met gelijktijdige realisatie van vraaggestuurd fijnmazig vervoer.

Als overeenstemming is bereikt over deze aanvullende randvoorwaarden zijn we in staat om de verlengingsperiode te benutten om een geleidelijke overgang te realiseren van het huidige vervoerssysteem naar het nieuwe publiek vervoerssysteem conform de RMS. Een hierbij passende nieuwe busconcessie gaat dan van start in december 2026.

#### **Transitieperiode Regionale Mobiliteitsstrategie**

In de brief van 20 oktober is aangegeven dat we voortvarend verder gaan met realisatie van de Regionale Mobiliteitsstrategie. Zowel in gesprekken met vervoerders als in een externe expertsessie is gebleken dat de Regionale Mobiliteitsstrategie (het nieuwe vervoersplan) geen reden was om niet in te schrijven op de busconcessie. De Regionale Mobiliteitsstrategie staat daarom niet ter discussie en blijft een toekomstvaste oplossing om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de provincie te verbeteren. Het doel is immers de reiziger een beter reisproduct te bieden met meer (flexibele) mogelijkheden.

Wel nemen we een langere transitieperiode, namelijk 2024-2026, om de verandering in de mix van mobiliteit, van minder grote bus en meer fijnmazig vraaggestuurd vervoer, stap voor stap te realiseren. Het meer geleidelijk implementeren van het fijnmazige vervoerssysteem zien wij als een positief punt. Daarmee zijn we beter in staat eventuele kinderziekten en knelpunten die bij een systeemverandering horen op te vangen. We zullen signalen en suggesties van reizigers en diverse partijen (o.a. van de chauffeurs, de scholen en dorpsraden) om op onderdelen te verbeteren of meer geleidelijk in te

groeien, meenemen. Vanuit het Rijk ontvangen wij binnenkort steun om deze transitie te helpen realiseren. Hierover worden momenteel (financiële) afspraken gemaakt, waarover we u spoedig zullen informeren. Voor andere onderdelen van de RMS (zoals de Mobiliteitscentrale, Hubs, Data, Maas-app ect.) houden we de huidige planning aan.

### **Alternatieve opties busconcessie**

In de brief van 20 oktober hebben we aangegeven een aantal alternatieve opties te onderzoeken voor de busconcessie. Ondertussen is gebleken dat een aantal van deze opties niet kansrijk zijn.

#### Busvervoer via een eigen Provinciaal busbedrijf

Mogelijk voordeel hiervan zou lagere kosten kunnen zijn omdat een Provinciaal busbedrijf geen rendement hoeft te maken. Echter de Wet Personenvervoer 2000 staat onderhandse gunning van een concessie aan een eigen vervoersbedrijf van de Provincie niet toe. Wij schatten de kans dat de Minister bereid zal zijn de wet op korte termijn aan te passen, zeer laag in. Daarnaast is het de vraag of een door de Provincie zelf opgericht vervoersbedrijf even efficiënt zal opereren als de nu in de markt actieve vervoersbedrijven.

#### Regionaal spoor en busconcessie samen aanbesteden

Mogelijke voordelen hiervan zijn een samenhangend OV netwerk van trein en bus, zonder paralleliteit van bus en trein en schaalvergroting. Het zou daarbij gaan om decentraliseren van regionale sprinterdiensten. Het moment om dit serieus te verkennen was in 2020 in aanloop naar besluitvorming over de concessie voor het Hoofdrailnet (HRN) door het Rijk. Destijds is er niet voor gekozen maar ingezet op afspraken met NS over verbetering van de spoorverbinding. Omdat concessieverlening voor het HRN voorzien is in 2024 is het op dit moment geen realistische optie.

#### Samenwerking met andere provincie(s)

Mogelijk voordeel hiervan is een kostenvoordeel door schaalvergroting. Over de kansen om tot samenwerking met een andere provincie te komen is op dit moment nog geen duidelijkheid. De komende periode volgt hierover nog afstemming.

### **Nieuwe busconcessie (2027 en verder)**

Zoals bovenstaand aangegeven schatten wij de kans voor een alternatieve optie voor een nieuwe busconcessie als zeer laag in. Dit betekent dat er voor de periode vanaf 2027 een nieuwe busconcessie moet zijn. Om voldoende implementatietijd (circa 2 jaar) te hebben voor deze nieuwe concessie gaan we op korte termijn een nieuwe aanbestedingsprocedure voorbereiden.

Conclusie vanuit de evaluatie van de aanbesteding is dat we al kwalitatief goede aanbestedingstukken hebben, maar dat op een aantal punten herziening nodig is om een nieuwe aanbesteding wel succesvol te laten zijn. Daarnaast vinden we het belangrijk om bij deze herziening ook de maatschappelijke signalen en suggesties te overwegen c.q. mee te nemen, die wij de afgelopen periode hebben gekregen en in de komende maanden nog krijgen.

De belangrijkste thema's bij de herziening zijn met name: de implementatie van ZE materieel, de concessieduur en/of verlengingsoptie, de financiële bepalingen (op basis van een financiële analyse) en een aanscherping van vervoerkundige eisen. We maken een afweging of het scholierenvervoer binnen de OV concessie dan wel als besloten vervoer kan worden georganiseerd.

De herziening wordt vastgelegd in een ontwerp wijzigingsnota busconcessie die voorgelegd wordt aan het Overleg Platform Openbaar Vervoer Zeeland voor advies. En vervolgens in definitieve aanbestedingsstukken.

### **Financiële analyse**

Uit de evaluatie van de aanbesteding en de expertsessie is gebleken dat vanwege de specifieke Zeeuwse situatie voor het bepalen van het benodigde budget, een nieuwe financiële doorrekening noodzakelijk is. We zullen de herziening van de aanbestedingsstukken dan ook door een externe gespecialiseerde partij laten doorrekenen. Hierna zullen we een nieuw plafond bedrag voor de aanbesteding vaststellen en zo nodig aan Provinciale Staten een voorstel voor budgetaanpassing doen.

**Planning vervolgproces**

De gesprekken over de verlenging van de huidige concessie worden op korte termijn opgepakt. Wij verwachten in januari 2024 hier meer duidelijkheid over te kunnen geven. Tegelijkertijd werken we aan nieuwe aanbestedingsstukken, welke we in Q1 2024 in concept willen afronden. Over beide onderdelen zullen wij u te zijner tijd nader informeren.

**Tot slot**

Het ontbreken van inschrijvers bij de aanbesteding busconcessie heeft tot veel maatschappelijke aandacht en ook onrust geleidt. Wij begrijpen deze onrust. Voor een deel is onbekendheid met, en onzekerheid over het nieuwe publieke vervoersysteem de oorzaak. Wij zullen onze communicatie-inspanningen vergroten, zodat de reiziger en onze partners goed geïnformeerd zijn.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman  
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken  
Secretaris-algemeen directeur

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.