

Vragen Commissie Economie 5 april 2024

Vragen Carolien Bierens, Dick Meulblok, Antje Dees- de Vries (BBB), over Statenvoorstel Uitvoering Regionale Mobiliteitsstrategie – 419570, agendapunt 5

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>1. Wat betekent de verlengde concessieduur naar maximaal 12 jaar tegen het licht van de door de Tweede Kamer aangenomen motie “vervoer in eigen beheer provincies”? Klevan er ook nadelen aan deze verlengde concessieduur? Aan welke “knoppen” kan de provincie in deze 12 jaar wel draaien?</p>	<p>Momenteel speelt een initiatiefvoorstel van GroenLinks-PvdA en NSC voor een wetwijziging om Provincies de mogelijkheid te geven vervoer in eigen beheer uit te voeren. Dit initiatiefvoorstel zit nog in de fase dat dit initiatiefvoorstel voorligt bij de Raad van State voor advies. Het is derhalve nog onzeker wanneer en of dit tot de beoogde wetwijziging leidt. Om te garanderen dat er vanaf eind 2026 in Zeeland busvervoer beschikbaar is dient deze zomer de aanbesteding te starten. Wij kunnen derhalve niet wachten op dit traject.</p> <p>Wij richten ons op een succesvolle aanbesteding. In de evaluatie van de vorige aanbesteding hebben marktpartijen aangegeven dat een concessieduur van 8 jaar als te kort wordt gezien. Landelijk zien wij dat de meeste concessieverleners kiezen voor concessies van 12 of 15 jaar, soms met verlengingsopties. Dit is voor de vervoerder belangrijk om op deze wijze langjarig stabiel rendement te kunnen behalen en materieel en voorbereidingskosten over lange periode te kunnen afschrijven.</p> <p>In het ontwerp programma van eisen hebben wij bepalingen opgenomen over wendbaarheid, waardoor we, via de meer-minderwerkregeling tot 30% kunnen op of afschalen tegen vooraf vastgestelde tarieven. Binnen deze bandbreedtes kunnen we routes verleggen, lijnen toevoegen of weghalen en de frequentie van lijnen aanpassen. Daar bovenop is er de optie om 20% te wijzigen op basis van een te maken business case. Het nadeel is derhalve dat wij 12 jaar verplicht zijn minimaal 50% van de in de aanbesteding opgenomen lijnen of een vergelijkbare hoeveelheid busvervoer af te nemen van de vervoerder die de aanbesteding wint. Zoals in de RMS beschreven gaan wij uit van een combinatie van vaste lijnen en flexibel vervoer, waarbij dat nadeel zich alleen voordoet als we naar een situatie met hoofdzakelijk flexibel vervoer toe zouden willen gaan.</p> <p>Andere onderdelen, zoals in ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid, liggen gedurende de concessieperiode</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	<p>vast bij de concessieverlener. Dat betekent dat wij kunnen sturen op tarieven en te rijden lijnen.</p>
<p>2. De briefschrijver uit zijn zorgen over de overstaptijd op station Roosendaal als men daar aankomt met de ZeeuwsVlaanderenbus, de opvolger van de "Bredabus" Is dit zorgpunt besproken in de aanloop naar de nieuwe concessie/ dit statenvoorstel?</p>	<p>Voor alle bussen die halteren op stations geldt dat binnen de dienstregeling voldoende tijd is om over te stappen van de bus op de trein. Ook in Roosendaal wordt gepland op een goede aansluiting op de treinen Brabant in en naar Dordrecht en verder. Doordat er minder rekening hoeft te worden gehouden met vertragingen valt dit beter in te plannen.</p>
<p>3. De lijn Kamperland-Goes-Kamperland rijdt niet meer tot aan halte "Kamperland tunnel" wat is de reden voor het inkorten van dit traject?</p>	<p>Waar we in de aanbesteding busconcessie 2025 op een scholierenlijn hebben ingezet die van Noord-Beveland naar Goes rijdt in de ochtendspits en in de andere richting in de middag spits, kiezen we nu voor een efficiënte aanvullende lijn tussen Kamperland en Goes. Deze lijn kan volgens onze berekeningen met één voertuig binnen één uur van begin naar eindpunt rijden. In de uitwerking (tijdens de implementatieperiode) van de dienstregeling 2027 zullen Provincie en Gemeente met vervoerder bekijken op welke manier halte Kamperland tunnel toch kan worden aangedaan. Hiervoor moeten dan wellicht echter andere haltes worden overgeslagen.</p>
<p>4. Per saldo is het budget voor de nieuwe busaanbesteding verhoogd met 2 miljoen euro. Hoe groot is het extra budget tgv Motie Bikker? Oftewel hoeveel bedragen de totale extra kosten voor deze nieuwe aanbesteding?</p>	<p>Als gevolg van de motie Bikker over het tegen gaan van verschraling van het OV wordt er bijna € 1,8 miljoen jaarlijks toegezegd door het Rijk. Dit budget dient verdeeld te worden over vast (bus en WSF) en flex vervoer. Met het voorstel aan PS gaan wij uit van een plafondbedrag voor de aanbesteding van de busconcessie van € 27,5 miljoen. In de aanbesteding busconcessie 2025 was dit € 20,8 miljoen.</p>