

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: nvt nvt
Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: nvt nvt
Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde
belast met
behandeling: dhr. A.J. van der Maas -

Vergadering PS: 19 april 2024
Nr:
Agenda nr:
Vergadering GS: 12 maart 2024
Nr: 404090

Onderwerp: Voortgang Regionale Mobiliteitsstrategie en besluitvorming over aanbesteding busconcessie

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

In Zeeland willen we de bereikbaarheid voor alle mensen op alle dagen van de week van 6.00 uur 's ochtends tot 23.00 uur 's avonds garanderen. Daarvoor werken we toe naar een systeem met vaste dienstregelingen en vaste routes in combinatie met vraaggestuurde flexibele, fijnmazige mobiliteit. Het nieuwe publiek vervoerssysteem maakt dorpen, steden en wijken beter bereikbaar, ook in de avonden en weekenden. De grote lijnen van de bus worden sneller, het plannen, boeken en betalen van een reis makkelijker en de bereikbaarheid van Zeeland beter.

Hiervoor zetten we in de komende periode vijf stappen:

- 1) Met Startprojecten wordt per regio het flexibele, fijnmazige mobiliteitssysteem neergezet. Als het totale systeem goed werkt, worden de stappen gezet om ook de buslijnen naar de toekomstige situatie om te zetten.
- 2) Vanwege onze positie als landelijke pilot ondersteunt het Rijk bij het uitvoeren van de Regionale Mobiliteitsstrategie in Zeeland, waarbij het continu ook kijkt naar de mogelijkheid om dit ook in andere delen van Nederland toe te passen.
- 3) Besluitvorming over de governance voor de mobiliteitscentrale wordt in gang gezet en er wordt gewerkt aan de inrichting daarvan.
- 4) De verlenging van de concessie voor de jaren 2025 en 2026 wordt vastgelegd in de context van de komende jaren te zetten stappen.
- 5) De aanbesteding voor de busconcessie wordt opnieuw opgestart. Op basis van de uitgevoerde evaluatie van de eerder doorlopen aanbesteding zijn aanpassingen aan eisen en plafondbedrag doorgevoerd. Daarnaast is op basis van externe kritiek en gesprekken die daarover zijn gevoerd gekeken naar de opgenomen buslijnen en zijn hier aanpassingen op gedaan.

Wat willen we bereiken?

In december 2021 hebben Provinciale Staten de Regionale Mobiliteitsstrategie vastgesteld. Deze strategie, met de vertaling in het provinciale beleid zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie, geldt als kader voor de uitvoering. Met de stappen die samen met gemeenten worden gezet, werken wij aan de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie. Als gevolg van de ontwikkelingen van het afgelopen jaar wordt de manier waarop die uitvoering plaatsvindt met dit Statenvoorstel enigszins aangepast.

Binnen de doelstelling op duurzame mobiliteit is opgenomen dat in 2030 al het openbaar vervoer Zero Emissie (ZE) uitgevoerd moet worden. Door het optreden van netcongestie is het momenteel onzeker of dit haalbaar is. Daarnaast hebben vervoerders hierover opmerkingen gemaakt tijdens de evaluatie van de aanbesteding. Om deze redenen vragen we Provinciale Staten te besluiten om in het ontwerp-Programma van Eisen busconcessie Zeeland 2027 af te wijken van dit doel door toe te staan dat buurtbussen na 2030 op diesel doorrijden. Dit vanwege de noodzaak van aanschaf van nieuwe buurtbussen op dit moment – en voor maximaal 50 procent van de bussen voor scholierenlijnen toe te staan dat deze na 2030 niet ZE worden uitgevoerd. Dit vanwege het beperkte aantal kilometers dat deze bussen rijden en de mogelijkheid voor onderaannemers om een rol in de concessie te vervullen. In de aanbesteding wordt gestimuleerd dat zo vroeg mogelijk wordt overgegaan

naar ZE-vervoer en wordt de optie uitgevraagd om dieselveertuigen met HVO100-diesel te laten rijden.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

In de Regionale Mobiliteitsstrategie, pagina 35, zijn doelen gesteld ten aanzien van reizigerstevredenheid, duurzame mobiliteit, de mix van mobiliteit, knooppunten, data en het living lab. Over deze doelen wordt gerapporteerd via de P&C-cyclus.

De periode tot aan de start van de nieuwe concessie in december 2026 blijft een dynamische periode, waarin stapsgewijs wordt toegewerkt naar een goed functionerend mobiliteitsstelsel vanuit de kaders van de Regionale Mobiliteitsstrategie. Voor deze periode van uitvoering en opbouw stellen wij voor uw Staten met kwartaalrapportages Provinciale Staten nauw betrokken te houden bij de ontwikkelingen en de leerpunten die worden opgedaan in de uitvoering en opbouw van de Regionale Mobiliteitsstrategie.

Wat doen we daarvoor?

Waar staan we nu?

De Zeeuwse gemeenten en de Provincie Zeeland werken samen aan de uitwerking van de Regionale Mobiliteitsstrategie (december 2021). Onderstaand een beknopt overzicht van de behaalde voortgang.

1. Fijnmazig vervoer

Ten behoeve van de startprojecten is de afgelopen tijd gesproken over de spelregels voor de flextaxi als fijnmazige mobiliteitsvorm. Voordat een startproject van start gaat is het belangrijk dat Provincie en gemeenten samen de spelregels hebben vastgesteld. De spelregels van de flextaxi ten behoeve van de startprojecten zijn vastgesteld bij de gemeenten en Provincie Zeeland. Op basis van de startprojecten zullen deze regelmatig worden geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. Deze spelregels zijn:

- 1) Binnen bebouwde kom opstappunt binnen 500 meter, buiten bebouwde kom binnen 2.500 meter.
- 2) Zeven dagen per week van 6:00u tot 23:00u beschikbaar
- 3) Geen minimale afstand
- 4) Maximale afstand 25 kilometer (grotere afstanden altijd via bus, ferry of trein)
- 5) Studenten OV en OV-abonnement toegestaan
- 6) Bij ieder startproject in eerste 9 maanden om de 3 maanden spelregels bezien, daarna iedere 6 maanden.
- 7) Maximaal 1 uur van tevoren te boeken via MaaS of mobiliteitscentrale.

De flextaxi zal, zoals ook in de huidige situatie bij de haltetaxi het geval is, onderdeel uitmaken van de doelgroepenvervoercontracten. De doelgroepenvervoercontracten zijn en worden vanuit de gemeenten of een samenwerkingsorganisatie van meerdere gemeenten, aanbesteed. Op die wijze wordt materieel efficiënt ingezet en maken we het mogelijk om in combineringsritten te voorzien. Inmiddels is de flextaxi al onderdeel van lopende contracten in de Oosterschelderegio. Met de Walcherse gemeenten zijn afspraken gemaakt over de contracten en met de Zeeuws-Vlaamse partij lopen op dit moment gesprekken. Tevens vinden gesprekken plaats met de contractpartijen (taxivervoerders). Door deze combinatie te maken wordt er tevens gezorgd dat er voldoende voertuigen en chauffeurs beschikbaar zijn.

2. Mobiliteitscentrale

De afgelopen twee jaar is met de aandeelhouders van de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland en met de gemeenten samengewerkt aan het bepalen van de toekomstige governance. Hieruit is een voorkeursmodel gekomen van de combinatie met een Gemeenschappelijke Regeling, van Zeeuwse gemeenten en Provincie Zeeland, en onder de Gemeenschappelijke Regeling een BV voor de operationele taken. Dit voorkeursmodel wordt momenteel uitgewerkt en zal de komende maanden aan Raden en Staten worden toegelicht, voordat hier de verdere besluitvorming op wordt georganiseerd.

In de tussentijd wordt nauw samengewerkt met de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland zodat deze de benodigde rol voor de startprojecten op een kundige wijze kan uitvoeren,

zonder dat dit ten koste mag gaan van de huidige taken die ten behoeve van het doelgroepenvervoer door de Gemeentelijke Vervoerscentrale worden uitgevoerd.

3. OV-concessie (terugblikkend)

Na vaststelling van RMS is een Nota van Uitgangspunten en een ontwerp-Programma van Eisen uitgewerkt. Beide zijn in consultatie gebracht bij partners, en vervolgens zijn alle aanbestedingsstukken uitgewerkt en is de aanbestedingsprocedure in mei 2023 gestart. In oktober 2023 werd duidelijk dat dit niet had geleid tot een inschrijving. Hierop is uitvoerig geëvalueerd met (potentiële) vervoerders. Naar aanleiding van de kritiek die tijdens en na de aanbesteding kwam, hebben we gesproken met onder andere buschauffeurs, onderwijsinstellingen en gemeenten. De leerpunten uit deze evaluatie en de gesprekken hebben we gebruikt in de uitwerking van nieuwe aanbestedingsstukken.

4. Hubs

Provincie en gemeenten werken samen aan een netwerk van hubs waarin de reiziger makkelijk kan overstappen van het ene op het andere vervoermiddel. Daarmee wordt op de punten waar de reiziger moet overstappen meer kwaliteit geboden. Een voorbeeld hiervan is de hub stationsgebied Kapelle-Biezeling. De uitvoering van het versterken van het netwerk van hubs gaat aan de hand van een shortlist. Hierin zijn de hubs opgenomen die prioriteit hebben, concreet zijn en naar de ontwerpfase gaan. Daaronder vallen ook de hubs die zijn aangewezen binnen de Regio Deal sleutelopgave 'vergroten van bereikbaarheid van voorzieningen' in het North Sea Port-gebied. Met de beschikbare € 2,5 miljoen is een vliegende start gemaakt. De ontwikkeling van de hubs gaat sneller dan voorzien. Door gebruik te maken van de Regio Deal zijn extra financiële middelen beschikbaar. Om een verdere stap te kunnen zetten zijn aanvullende middelen nodig. Wij verwachten hier in de voorjaarsnota op terug te komen.

Projecten die dit jaar vanuit de Regio Deal naar ontwerpfase gaan, zijn: Heinkenszand, Deltaweg Colijnsplaat, Zierikzee, rotonde Schoondijke N61, Terneuzen, Axelse Vlakte, Sas van Gent, Oost-Souburg en Vlissingen-centrum.

Daarnaast komen dit jaar de volgende hub-projecten in een volgende stap van voorbereiding (in ontwerpfase): Burgh-Haamstede, stationsgebied Goes, Poortvliet Lageweg N286, Kapelle Noordweg, Veerplein Breskens, Ten Ankerweg/Vliethof Tholen en Yerseke Moerplein.

5. Mobility as a Service

Om het digitaal plannen, boeken en betalen mogelijk te maken worden alle voer- en vaartuigen gekoppeld aan MaaS-apps zodat de reiziger in Zeeland via de app zijn of haar reis kan plannen, boeken, reizen en betalen. Allemaal in 1 app met 1 account kiezen uit de vervoermiddelen die het beste bij jouw reisbehoefte passen. Om dit mogelijk te maken worden alle vervoermiddelen van trein tot deelfiets gekoppeld aan MaaS. Momenteel werken we vanuit de uitgevoerde aanbesteding met twee MaaS-providers samen. De realisatie van de technische koppelingen voor deze MaaS-systemen loopt momenteel. In samenwerking met het Rijk (IenW, OCW, VWS en BZK) wordt gewerkt aan de daaropvolgende stap van een compleet digitaal platform. Dit kan dan als eerste in Zeeland worden gebruikt, waarna het ook in andere delen van Nederland kan worden benut.

Komende stappen

Tot oktober 2023 is toegewerkt naar een Zeelandbrede lancering van het nieuwe mobiliteitssysteem per december 2024. Dit was ambitieus, maar noodzakelijk vanwege de geplande startdatum van de nieuwe concessie. Nadat in oktober 2023 bleek dat er geen inschrijvingen waren op de aanbesteding van de busconcessie, is de aanpak voor de komende periode opnieuw bekeken. Dit vanwege zorgen en kritiek die naar voren kwamen over de veranderingen die voorzien zijn. Die zorgen en kritiek zijn meegenomen in de aanpak van de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie. De twee meest prominente wijzigingen zijn:

- 1) Het stap voor stap realiseren van de fijnmazige, flexibele mobiliteit via de startprojecten, in plaats van eind 2024 één overgangsmoment van het huidige OV-systeem naar het toekomstige systeem te hebben.
- 2) Ten behoeve van het ontwerp-Programma van Eisen van de busconcessie is naar aanleiding van de binnengekomen reacties opnieuw gekeken naar de op te nemen lijnen.

Dit heeft tot diverse aanpassingen geleid. Op basis van de evaluatie van de aanbesteding vinden ook andere aanpassingen plaats.

1. Startprojecten

Met de startprojecten realiseren we de fijnmazige, flexibele mobiliteit in Zeeland op de manier zoals bedoeld met de Regionale Mobiliteitsstrategie. Waar we bij de pilots nog onderdelen van het systeem testten, en dus wisten dat andere onderdelen nog niet beschikbaar waren op de bedoelde manier, voldoet een startproject aan alle randvoorwaarden die in de basis nodig zijn. Tegelijkertijd beseffen we dat de startprojecten ook niet in één keer perfect zijn. Van de startprojecten verwachten we veel te gaan leren van de ervaringen van reizigers, zodat we op basis van die ervaringen ook bijstellingen kunnen doen. En mocht het echt niet blijken te werken, dan kunnen we die conclusie ook trekken.

Randvoorwaarden voor de startprojecten zijn:

- Groen licht vanuit Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland
- Vraaggestuurde middelen (en chauffeurs) beschikbaar en inzetbaar van A naar B
- Opstappunten gereed
- Helderheid aanvullende voorzieningen opstappunten/hubs/halten
- Locaties opstappunten met dorps/wijkraden gedeeld en besproken
- Plannen en boeken digitaal en telefonisch beschikbaar
- (Tijdelijke) Oplossing studenten reisproduct voor flexibel vraaggestuurd deel
- Communicatie gereed, inclusief manier waarop
- Monitoring en evaluatie georganiseerd

Oorspronkelijk werd voorzien de startprojecten in de eerste helft van 2024 over heel Zeeland uit te rollen. Gezien de ontwikkelingen achten wij het verstandig dit stap voor stap in de verschillende regio's te doen. Daarmee kan de volle aandacht worden besteed aan het – in iedere regio – goed voorbereiden en realiseren van de verschillende elementen. Daarnaast geeft het extra ruimte om te leren van de startprojecten en bijstellingen direct te doen wanneer ze nodig zijn. De eerste startprojecten zijn voorzien voor Schouwen-Duiveland en Noord-Beveland.

Met alle gemeentes wordt gesproken wanneer in welke regio met een startproject kan worden begonnen. Omdat er extra tijd beschikbaar is, is er ook meer ruimte om meer ervaring op te doen alvorens door te groeien naar het nieuwe systeem. In eerste instantie zal het flexibele fijnmazige systeem dus opereren naast de bestaande buslijnen. Wanneer het fijnmazige systeem goed functioneert, groeit dat in verschillende stappen toe naar het nieuwe systeem. Bij deze stappen willen we de inwoners, reizigers en andere belanghebbenden van een regio steviger betrekken. Zo geven we samen invulling aan het systeem, en leren we van de ervaringen in het gebruik en kunnen we per regio maatwerk toepassen.

2. Pilot publiek vervoer

De RMS is de strategie voor het realiseren van een nieuw publiek vervoerssysteem in Zeeland. Het Rijk ziet in dit systeem landelijke potentie voor het bereikbaar houden van het landelijk gebied. Onder de noemer Pilot Publiek Vervoer hebben we daarom in november 2023 basisafspraken gemaakt over de hulp die het Rijk biedt voor het realiseren van de Regionale Mobiliteitsstrategie in Zeeland en de manier waarop het Rijk daarbij de uitvoering in Zeeland benut om het systeem of onderdelen daarvan ook in andere delen van Nederland toe te kunnen passen.

Het Rijk heeft € 6 miljoen beschikbaar om samen met ons deze stappen te zetten. Voorzien wordt dat het Rijk daaruit bijdraagt aan het realiseren van het digitale platform, de ontwikkelstappen van de mobiliteitscentrale en aan monitoring en evaluatie. In gesprek wordt bekeken of voor de periode 2025 en 2026 van in- en uitgroei er tevens wordt bijgedragen aan de vervoersmogelijkheden.

Nog belangrijker dan de financiële inzet is dat het Rijk werkt aan het oplossen van belemmeringen die in regelgeving en in regelingen vanuit het Rijk spelen. Het ministerie van I&W is hierbij de trekker, die actief contact onderhoudt met onder andere de ministeries van OCW en BZK. Daarnaast is er vanuit de ministeries op verzoek denkkracht beschikbaar voor de vraagstukken waar wij tegenaan lopen.

3. Mobiliteitscentrale

Met het bepalen van het voorkeursmodel voor de governance van de mobiliteitscentrale kan worden toegewerkt naar de besluitvorming hiervoor. Deze besluitvorming dient te gebeuren vanuit de verschillende samenwerkingsverbanden (Gemeentelijke Vervoerscentrale, CVV Zeeuws-Vlaanderen en SWVO) en door gemeenten en Provincie. Voorzien wordt dat de eerste stappen in de besluitvorming in colleges plaats zal vinden, waarna dit aan Raden en Staten zal worden voorgelegd. In het najaar kan daarna de besluitvorming ten aanzien van de governance worden afgerond. Parallel daaraan wordt de invulling van de organisatie voorbereid. Momenteel wordt een uitgebreidere toelichting voor Raden en Staten voorbereid om ze mee te nemen in het voorkeursmodel en de achtergronden daarbij. Wij komen daarmee in de komende maanden bij Provinciale Staten terug.

4. Verlenging Connexion

Met Connexion zijn de gesprekken over verlenging van de huidige concessie in afrondende fase. In de concessie is opgenomen dat deze met twee jaar kan worden verlengd onder gelijklopende voorwaarden indien uit de aanbesteding geen inschrijvingen kwamen. De afspraken over de verlenging van de huidige concessie betreffen de periode december 2024 t/m december 2026 en betreffen de wijzigingen ten opzichte van de huidige concessie.

Deze afspraken gaan over het toestaan van de flexibele, fijnmazige mobiliteit naast de bestaande buslijnen. Zodra het nieuwe systeem goed werkt zal de huidige dienstregeling worden omgezet naar de dienstregeling voor de nieuwe concessie. Daarmee wordt stapsgewijs en per regio de overgang naar de nieuwe concessie ingezet. Daarnaast gaat het om inzet van materieel. Het is nodig om met ingang van 2025 de huidige buurtbussen te vervangen door nieuwe. Daarnaast bereiken de aardgasbussen, ook vanwege de geldende regelgeving, in 2025 aan het einde van hun levensduur. Deze worden vervangen door dieselbussen. De dieselbussen die in 2025 en 2026 worden ingezet presteren qua milieueffecten gelijk aan of beter dan de aardgasbussen. Deze buurtbussen zullen aan het eind van de verlenging worden overgedragen aan de nieuwe concessie.

5. OV-concessie

Met de verlenging van de huidige concessie tot en met december 2026 richten wij ons in de nieuwe aanbestedingsstukken voor de busconcessie op de periode vanaf 2027. De uitgevoerde evaluatie en gesprekken met partners en buschauffeurs hebben duidelijk gemaakt welke verbeterpunten moeten worden doorgevoerd. Na vooroverleg met alle gemeenten is een ontwerp-Programma van Eisen uitgewerkt, dat na vaststelling in GS via een consultatieronde bij gemeenten, het OPOV en omliggende vervoerregio's onder de aandacht wordt gebracht. Tevens gebruiken wij deze consultatieperiode om via een marktconsultatie te toetsen wat vervoerders vinden van het ontwerp-Programma van Eisen.

Procesmatig doorlopen we de komende periode de volgende stappen:

1. Consultatieperiode (maart – april 2024)
2. Uitwerken aanbestedingsstukken (april – juni 2024)
3. Start aanbestedingsprocedure (juli 2024)
4. Gunning busconcessie + start implementatieperiode (februari 2025)
5. Start busconcessie (december 2026)

Naast het Programma van Eisen bestaan de finale aanbestedingsstukken uit de aanbestedingsleidraad en de concessiebeschikking. In de aanbestedingsleidraad staan de beoordelingscriteria voor de aanbesteding. Naast de beoordeling op prijs stimuleren we via beoordelingscriteria hiermee:

- Eerdere inzet van ZE-materieel
- Regionale betrokkenheid
- Uitvoeringskwaliteit
- Materieel
- Duurzaamheid en circulariteit

Inhoudelijke veranderingen in de aanbestedingsstukken

De belangrijke punten zijn het tempo van Zero-Emissie (ZE)-implementatie, de wendbaarheid, de lijnvoering, de concessieduur en het budget. Onderstaand een toelichting op de aanpassingen

Implementatie Zero Emissie

De inzet van ZE-materieel zorgt voor een behoefte aan laadinfrastructuur en een netaansluiting. Laadvoorzieningen voor bussen zullen met name op stallingslocaties komen. Het is voor een toekomstige vervoerder van cruciaal belang om tijdig te beschikken over een netaansluiting met voldoende transportcapaciteit (voldoende levering van stroom) om zo ZE-busvervoer mogelijk te maken bij de start van de concessie. De Provincie neemt regie om op circa vier locaties voor de netaansluiting en transportcapaciteit om op deze wijze het risico van het niet tijdig beschikbaar hebben van remises met laadvoorzieningen te verkleinen en de kans op inschrijving te vergroten. Ten aanzien van het materieel eisen we per 2030 ZE-materieel, met uitzondering van de buurtbussen en scholierenlijnen. We stimuleren in de aanbestedingsleidraad eerdere inzet van ZE-materieel. Voor scholierenlijnen eisen we dat per 2030 minimaal 50 procent van de voertuigen ZE is.

Wendbaarheid

Om binnen het publieke vervoerssysteem aanpassingen door te kunnen voeren in dienstregelinggebonden busvervoer is een meer-minderwerkregeling opgesteld die naast de 10 procent bandbreedte per jaar (tot een maximum van 30 procent over de hele looptijd van de concessie) ook ruimte geeft om tussen de 10-30 procent meer- of minderwerk te realiseren. Hiervoor moet de vervoerder een businesscase opstellen. Wij garanderen dan een gelijk rendement als de vervoerder in zijn inschrijving heeft opgegeven. Door de wendbaarheid op deze manier in te regelen heeft de Provincie de ruimte om het publiek vervoerssysteem door te ontwikkelen, zonder dat de concessievoorwaarden onaantrekkelijk worden voor de potentiële inschrijvers.

Lijnvoering

Na de aanbesteding is er kritiek, maar ook tips en suggesties gekomen op de uitgevraagde buslijnen. Bovendien is in de evaluatie van de aanbesteding opgemerkt dat er kansen zijn om materieel en personeel efficiënter in te zetten. Met een uitvoerige vervoerskundige analyse en met het oog op het overleg met buschauffeurs en vooroverleg met alle gemeenten zijn wij tot een aantal nieuwe ideeën voor de lijnvoering gekomen. Deze ideeën hebben we aan wethouders voorgelegd. De belangrijkste aanpassingen die zijn voorzien zijn:

- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Heinkenszand – Goes
- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Kamperland – Goes
- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Westkapelle – Middelburg
- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Domburg – Middelburg
- Toevoegen van een uurdienst op maandag tot en met zaterdag tussen Vlissingen en Middelburg
- Opnemen van Renesse in buslijn 133
- Toevoegen van een uurdienst op werkdagen Zierikzee – Rotterdam
- De lijn Gent – Terneuzen blijft als optie.
- Aanpassing van enkele scholierenlijnen
 - Verschuiving naar basislijnen
 - Verschuiving naar flextaxi of trein

Voor de scholierenlijnen parallel aan het spoor die komen te vervallen zijn we met de desbetreffende onderwijsinstellingen in gesprek over de randvoorwaarden die daarvoor op orde moeten zijn: aanpassingen leiden niet tot kostenverhoging, niet tot een langere reistijd en de sociale veiligheid is geborgd door het organiseren van goede aansluitingen van trein op bus.

Voor de aanbesteding is een referentiedienstregeling opgesteld, die bij het PvE is gevoegd. Tijdens de implementatieperiode zal een nieuwe vervoerder in overleg met gemeenten, inwoners en provincie kijken naar de precieze routes die gereden gaan worden. In de bijlage vindt u een kaart met het referentienetwerk van dienstregeling 2027 en een tabel met veranderingen ten opzichte van de dienstregeling 2024.

Stimulering regionale betrokkenheid

In de aanbestedingsstukken maken we het mogelijk dat de vervoerder gebruikmaakt van onderaannemers. Ook zullen we in de aanbestedingsleidraad een plan uitvragen hoe de vervoerder regionale betrokkenheid stimuleert.

Concessieduur

De concessieduur passen we aan van 8 + 7 (eenzijdige verlengingsoptie met 7 jaar) naar een concessieduur van 12 jaar. Deze aanpassing maakt het voor vervoerders mogelijk om de investeringen over 12 jaar af te schrijven en een stabiel rendement te maken.

Betaalbaarheid

De Provincie Zeeland is verantwoordelijk voor het bepalen van de tarieven. Mede vanwege de opbrengsverantwoordelijkheid die bij de Provincie ligt. In het PvE zijn daarom nog geen specifieke bepalingen ten aanzien van de tarieven opgenomen. Door de opbrengsten conservatief in te schatten is er ruimte om na de inschrijvingen het tarievenbeleid uit te werken en in te vullen vanuit de Provincie Zeeland. De betaalbaarheid voor de reiziger overkoepelend in het totale Publieke Vervoersysteem is daarbij het uitgangspunt.

Ontwerp-Programma van Eisen

Het ontwerp-Programma van Eisen is vastgesteld in GS en vrijgegeven voor consultatie. Via dit Statenvoorstel kunnen PS kennismaken van dit ontwerp-Programma van Eisen.

Wat zijn de klimaateffecten?

Reizen met het openbaar vervoer is na lopen en fietsen de meest duurzame manier om van A naar B te reizen. De voorwaarde hiervoor is dat de ingezette voertuigen goed gebruikt worden. Het Publiek Vervoersysteem – zoals omschreven in de RMS – biedt gebruikers meer flexibiliteit en daarmee gemak. De verwachting is dat hierdoor inwoners meer gebruik zullen maken van het publieke vervoer en minder van eigen auto's. Zo wordt uitstoot van uitlaatgassen vermeden.

De busconcessie alleen staat voor 63 procent van de CO₂-uitstoot die de Provincie Zeeland als organisatie direct beïnvloedt. De overstap naar ZE-bussen – zoals beschreven in het ontwerp-Programma van eisen – zorgt voor een reductie van 90 procent. In de aanbesteding nemen we een stimulans op voor vervoerders die eerder dan 2030 mogelijkheden zien om over te gaan op ZE-materieel. De overstap zorgt voor een reductie in de uitstoot van stikstof(oxiden) en fijnstof. Dit past bij onze provinciale inzet op het Schone Lucht Akkoord en stikstofreductie.

Wat mag het kosten?

De kosten van de concessie zijn door een expert in kostencalculatie in het openbaar vervoer in een kostenmodel gezet. De veranderingen in de ZE-eisen, efficiëntere lijnvoering en andere PvE-eisen zijn hierin verwerkt. Op basis van dit kostenmodel hebben we een goede inschatting van de kosten kunnen maken. Ook op de reizigersinkomsten is een analyse uitgevoerd. Met de kosten en inkomsten in beeld kunnen we het plafondbedrag voor deze concessie bepalen en inzichtelijk maken hoeveel budget er structureel nodig is voor de exploitatie van deze concessie. Dit is doorvertaald naar een plafondbedrag voor de aanbesteding van de concessie. Het plafondbedrag is enigszins hoger dan het berekende bedrag, dit om het risico te verminderen dat er opnieuw geen inschrijvingen plaatsvinden. Op basis van de berekeningen verwachten wij derhalve dat inschrijvingen lager zullen gaan liggen dan het plafondbedrag.

Op basis van de huidige beschikbare budgetten, die met de uitkering van het Rijk op basis van de motie-Bikker structureel zijn verhoogd, en het plafondbedrag is structureel € 2 miljoen extra nodig om de aanbesteding te kunnen starten.

Via dit Statenvoorstel verzoeken we uw Staten jaarlijks vanaf 2027 een extra bedrag van € 2 miljoen beschikbaar te stellen voor de busconcessie. Via de voorjaarsnota zullen wij u daarnaast voorstellen doen toekomen voor de extra inzet ten behoeve van de aanbesteding, de periode van in- en uitgroei tijdens de verlenging van de concessie en inzet ten behoeve van haltes en hubs. Dit leidt tot de volgende begrotingswijziging:

€ 1.000	Doelstelling	Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028 ev.
van	900105	Budgettaire ruimte				-2.000	-2.000
Naar	050102	Bereikbaarheid voor de mensen				2.000	2.000

Via de voorjaarsnota zullen wij u een doorkijk geven op de Regionale Mobiliteitsstrategie. Afhankelijk van die voortgang doen wij u dan mogelijk voorstellen tot een financiële bijstelling.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op nvt (kostensoort nvt)

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

Drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Onderwerp:

Ontwerp Programma van Eisen busconcessie 2024 -

Ontwerpbesluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 5 maart 2024, nr. 404090;

besluiten:

1. Herbevestigen van Regionale Mobiliteitsstrategie als kader voor uitvoering van realisatie Publiek Vervoer.
2. GS op te dragen via kwartaalrapportages te informeren over de uitvoering en stand van zaken van de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie.
3. Kennis nemen van ontwerp PvE aanbesteding busconcessie
4. Af te wijken van de ZE-doelstelling, zoals opgenomen in de Regionale Mobiliteitsstrategie.
5. De begroting te wijzigingen door vanaf 2027 structureel € 2.000.000,-- uit de budgettaire ruimte beschikbaar te stellen voor de doelstelling 050102 'Bereikbaarheid voor de mensen' ten behoeve van de busconcessie