



De leden van de gemeenteraad Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Telefax 023 563 95 50

Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling
Contactpersoon W. Thon
Doorkiesnummer 023 - 567.6609
Uw brief ---
Ons kenmerk 13.066576\adv
Bijlage(n) Geen
Onderwerp Start aanbesteden openbaar vervoer concessie
Amstelland-Meerlanden

2013/62079 ★

Verzenddatum

15 NOV. 2013

Geachte heer, mevrouw,

Recentelijk is de voorbereiding gestart van de aanbesteding van de openbaar vervoer concessie Amstelland-Meerlanden waartoe de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel behoren. De Stadsregio Amsterdam is opdrachtgever van de aanbesteding, de gemeenten zijn adviseur. De huidige concessie eindigt in december 2015.

Bij de start van het aanbestedingsproces vindt een inventarisatie van ideeën en wensen van de gemeenten plaats. In de voorbereidingsperiode zoekt de Stadsregio het contact met de gemeenten, maar wij kunnen natuurlijk ook op eigen initiatief suggesties doen. Vervolgens brengt de Stadsregio lijn in datgene wat haar eigen ideeën en wensen zijn en die van de gemeenten. Dit leidt tot een ontwerp- Programma van Eisen waarvan de inhoud door de Stadsregio aan de gemeenten in een informatiebijeenkomst wordt teruggekoppeld. Op basis van de daaruit voortvloeiende reacties kan nog bijstelling op het ontwerp- Programma van Eisen plaatsvinden. Uiteindelijk wordt het Programma van Eisen in april 2014 door de Stadsregio vastgesteld.

Planning

Bepalen aanbestedingsstrategie Stadsregio	medio november 2013
Input gereed ontwerp Programma van Eisen	medio december 2013
Ontwerp Programma van Eisen gereed	medio januari 2014
Inspraak ontwerp Programma van Eisen	medio januari 2014 tot eind februari 2014
Programma van Eisen definitief vaststellen	april 2014
Gunning nieuwe concessie	december 2014
Start nieuwe concessie	december 2015

De Stadsregio zal na het vaststellen van het ontwerp- Programma van Eisen in eind januari/ begin februari 2014 een informatiebijeenkomst voor uw raad verzorgen als onderdeel van de inspraakperiode.

Echter, vooruitlopend hierop willen wij u reeds nu informeren en in een vroegtijdig stadium betrekken bij het proces en de inhoud van deze aanbesteding.

Toelichting

In december 2015 loopt de huidige aan Connexion gegunde openbaar vervoer concessie Amstelland-Meerlanden af, die op dat moment 8 jaar heeft gelopen. Dit betekent dat de concessie in beginsel opnieuw zal moeten worden aanbesteed. Verwacht wordt dat de concessie interessant is voor vervoerders door zijn omvang en door de nabijheid van veel economische activiteiten op Schiphol en in Amsterdam. Bovendien zit er door de vele Zuidtangent-lijnen nog groei in het aantal reizigers.

Doel van het project is het succesvol aanbesteden door een vervoeraanbod te creëren dat zowel qua omvang als qua uitvoeringskwaliteit past binnen het nog op te stellen Programma van Eisen.

De beleidsmatige doelstellingen van de Stadsregio zijn gebaseerd op de OV-visie 2010-2030 en 'Beter Benutten Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam' (BB-ROVA). Op hoofdlijnen wordt ernaar gestreefd om het aanbod van het vervoer daar te laten rijden waar ook voldoende vraag is. Bestaande en nieuwe reizigers wil de Stadsregio behouden en aantrekken door van de vervoerder te verlangen dat zij een goede service verlenen aan de reizigers.

De volgende principes uit de vorige aanbestedingen worden gehanteerd:

- De vervoerder wordt geselecteerd door het houden van een Europese openbare aanbesteding. De gunning van de opdracht vindt plaats op basis van de prijs / kwaliteitverhouding van de aanbieding.
- De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk. De vervoerder wordt via de subsidie afgerekend op de mate waarin hij erin slaagt reizigers te trekken. De vervoerder moet geprikkeld blijven om door middel van beïnvloeding van de vraag, te sturen op zijn financiële resultaat.
- De vervoerder krijgt meer ontwikkelvrijheid, teneinde de creativiteit en innovatie te stimuleren, onder meer bij de opzet van het lijnennet en de dienstregeling, binnen vooraf door de Stadsregio bepaalde kaders. Dit betekent dat slechts weinig lijnen van het onderliggende net van te voren worden vastgelegd. Om de vervoerder te stimuleren meer reizigers te trekken zal extra aandacht gevraagd worden voor inzet op marketing en reisinformatie.

Het Programma van Eisen bevat de voorschriften voor de kwaliteit van het gewenste openbaar vervoer voor de nieuwe concessieperiode. Er worden eisen vastgelegd ten aanzien van bij voorbeeld de ontsluiting en dekking van het concessiegebied, het in te zetten materieel, de uitvoeringskwaliteit (onder meer punctualiteit en uitval), marketing, sociale veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid en reizigersinformatie.

Bij het opstellen van het Programma van Eisen wordt nadrukkelijk de input betrokken van belanghebbenden, zoals de concessiegemeenten, de Reiziger Advies Raad, Schiphol, de aangrenzende decentrale overheden en de individuele reizigers, bedrijven en instellingen.

Vraagstukken Haarlemmermeer

Een van de speerpunten op het terrein van openbaar vervoer in ons Deltaplan Bereikbaarheid is het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door middel van het uitbreiden van het netwerk voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) waarbij de focus ligt op economisch belangrijke reizigersstromen. Dit komt overeen met de doelstelling van de OV-visie 2010-2030 en BB-ROVA van de Stadsregio. Op dit moment doet de groei van het openbaar vervoer zich voor bij de HOV-lijnen zoals de in onze gemeente succesvolle Zuidtangent. Kenmerken van deze vorm van openbaar vervoer zijn: snel, betrouwbaar, comfortabel en hoogfrequent.

Op dit moment zijn er al diverse planstudies (HOV A9, HOV Noordwijk-Schiphol, HOV Westtangent, HOV Schiphol-Oost) en verkenningenstudies (Hoofddorp Centrum en Hoofddorp Zuid) die een uitbreiding van het HOV-netwerk als doel hebben.

Het aanbod van openbaar vervoer bestaat niet alleen uit HOV maar ook uit het onderliggende net van veelal lokale en ontsluitende buslijnen. Kenmerken hiervoor zijn langere rijtijden, korte halteafstanden, lage(re) frequentie en een andere vervoerwaarde. Sommige lijnen (bij voorbeeld binnen Hoofddorp) voorzien in een grote behoefte en doen het goed. Er zijn echter ook buslijnen met beduidend minder of weinig passagiers met name naar kleinere kernen. Deze lijnen hebben in het algemeen een lage kostendekkingsgraad hetgeen betekent dat er weinig inkomsten zijn tegenover hoge kosten.

De Stadsregio heeft, als opdrachtgever van het openbaar vervoer en daarmee als opdrachtgever van de aanbesteding, het voornemen om de aanbestedingsstrategie als volgt te voeren:

- Meer inzet op het HOV-netwerk door minimumeisen te stellen aan onder andere verbindingen, frequenties, gebruik van HOV-infrastructuur, actuele reisinformatie. Dit komt overeen met onze wens om de regionale bereikbaarheid te verbeteren.
- Voor het onderliggende net de eis te stellen om woonkernen met meer dan 1.000 inwoners te bedienen door regulier openbaar vervoer inclusief ontwikkelvrijheid van de vervoerder.

In de huidige concessie geldt deze bedieningseis van 1.000 inwoners ook, met dien verstande dat bij de vorige aanbesteding de lijnvoering gedetailleerd is voorgeschreven door de Stadsregio.

Nieuw element in de aanbestedingsstrategie van de Stadsregio is dus dat de wijze waarop het onderliggende net wordt ingevuld onder de ontwikkelvrijheid van de vervoerder valt. Daarbij wordt verwacht dat de vervoerder, met name bij onrendabele lijnen, zich meer zal richten op de lijnvoering naar een knooppunt (bij voorbeeld het centrum en/of een station) dan een traditionele volledige lijn naar een willekeurig eindpunt aan de andere kant van de gemeente/enkele woonkernen verderop.

Voor de bediening van woonkernen met minder dan 1.000 inwoners wordt, net als nu, de bereikbaarheid met openbaar vervoer gewaarborgd door de MeerOVbus, het vraagafhankelijke vervoer (voorheen de openbaar vervoer component van de Meertaxi).

Behalve de opzet van het lijnennet en de dienstregeling wil de Stadsregio inzetten op het verder verbeteren van bij voorbeeld toegankelijkheid, het milieu en reisinformatie. Wij ondersteunen deze ambitie maar er moet dan een goed evenwicht zijn tussen het resultaat en het beslag op de financiën. Als er meer wordt gevraagd dan de norm (bij voorbeeld verdergaande milieueisen) in de wetenschap dat aanvullende eisen extra geld kosten, lopen we het risico dat de vervoerder het bod op een ander onderdeel naar beneden bijstelt en daardoor uiteindelijk het aantal buslijnen en de frequentie verminderd. Aspecten die de toegankelijkheid en het milieu betreffen zullen in de nieuwe concessie verder worden verbeterd. Ook hier geldt dat er een goed evenwicht moet zijn tussen resultaat en het beslag op de financiën.

Wij vertrouwen erop u hiermee inzicht te hebben gegeven in het proces van de komende aanbesteding van de openbaar vervoer concessie Amstelland-Meerlanden. Wij zullen u blijvend op de hoogte houden.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris, de burgemeester,



drs. C.H.J. Brugman



drs. Th.J.N. Weterings