

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

Remco Castelein
r.castelein@nijmegen.nl
T 024 – 329

Ons kenmerk

D240731528

Bijlage(n)

Bijgevoegd: Ja

Datum 3 september 2024
Onderwerp Reactie op ontwerp programma van eisen
busconcessie

Geachte leden van de raad,

In onze brief van 23 februari jl. (kenmerk: D240212559) informeerden wij u over de stand van zaken van en het vervolgproces voor de aanbesteding van een nieuw langjarige concessie busvervoer (2026-2036). De provincie Gelderland is vanuit haar rol als concessieverlener verantwoordelijk voor de aanbesteding. 26 juni jl. heeft de provincie het ontwerp programma van eisen (hierna: PvE) opgesteld voor reacties. Wij hebben een reactie gegeven op het PvE. In deze brief informeren wij u hierover.

Het PvE en het gunningsmodel.

Het PvE beschrijft de eisen waar de vervoerder (hierna: concessiehouder) minimaal aan moet voldoen, zowel tijdens de concessie als bij de inschrijving. Een inschrijving die niet aan de eisen voldoet, wordt uitgesloten van de aanbesteding. Welke inschrijving uiteindelijk de aanbesteding wint, wordt bepaald op basis van het gunningsmodel – wie krijgt de meeste punten? In de selectie- en gunningscriteria staat waarmee een inschrijving punten kan verdienen. Deze criteria zijn daarmee sturend voor wat de inschrijvers aan zullen bieden bovenop het minimaal vereiste. Een lage eis in het PvE kan bijvoorbeeld een bewuste keuze zijn om vervolgens de inschrijvers via het gunningsmodel te stimuleren meer te laten bieden.

Op het moment van schrijven is het gunningsmodel echter nog in ontwikkeling. De provincie heeft geen recente visie op het openbaar vervoer of een strategie voor de transitie naar zero emissie busvervoer die richting geven aan het gunningsmodel. Dit maakt het lastig om het ontwerp-PvE op zichzelf goed te beoordelen. In onze reactie vragen we daarom met klem om actief te betrokken te worden bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria.

Regionale reactie

Vanuit de gedachte ‘samen staan we sterker’ is in regionaal verband afgesproken om een gezamenlijke reactie op hoofdlijnen op te stellen. Wij onderschrijven de inhoudelijke lijn van deze reactie en hebben er daarom voor gekozen om deze over te nemen en daarop

aan te vullen. In de bijlage treft u de begeleidende brief die is verstuurd door de Groene Metropoolregio (GMR) met een nadere toelichting op de regionale reactie.

Onze reactie

De reactie moest in een door de provincie aangeleverd formulier worden ingevuld. We hebben in totaal 33 opmerkingen en vragen over verschillende thema's en op verschillende detailniveau's meegegeven aan de provincie. Hieronder gaan wij uitgebreider in op de 7 speerpunten op hoofdlijnen die ook de GMR heeft ingediend als reactie. De volledige reactie vindt u in het bijgevoegde reactieformulier.

1. Maak de (eerder gegeven) regionale inbreng richtinggevend voor alle in te dienen plannen, waaronder het eerste ontwikkelplan (2026-2029).

De concessiehouder moet tijdens de concessie drie ontwikkelplannen opstellen en implementeren. Het idee is dat het openbaar vervoer zich op deze manier in (en binnen) drie fasen geleidelijk moet worden doorontwikkeld. Het eerste ontwikkelplan moet worden ingediend bij de inschrijving. De provincie stelt dat het PvE hiervoor richtinggevend is, maar op een aantal algemene doelen na wordt niet duidelijk hoe. Eerder dit jaar hebben wij de provincie een brief gestuurd met onze inbreng voor de concessie. Ook in regionaal verband is uitgebreid inbreng geleverd in de vorm van een position paper en een ambitiekaart. Het zou helpen als de provincie deze inbreng richtinggevend maakt voor het eerste ontwikkelplan.

2. De doorontwikkeling van de het openbaar vervoer gaat niet vanzelf, maar vraagt om een intensieve samenwerking tussen provincie, vervoerder, regio en gemeenten.

Of het lukt om het openbaar vervoer succesvol door te ontwikkelen, hangt af van de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de samenwerking. Er zijn veel goede ideeën en zeker in het begin van de concessieperiode heeft iedereen veel energie, maar zonder goede afspraken is het risico groot dat alle ideeën en energie onvoldoende in resultaat worden omgezet. Het is daarom wenselijk dat de inschrijvers niet alleen een inhoudelijk ontwikkelplan moeten indienen, maar ook een aanpak moeten uitwerken voor de strategische samenwerking met de provincie en wegbeheerders – hoe zij dit proces vorm gaan geven, evalueren en verbeteren.

3. Laat de inschrijvers een transitieplan zero emissie busvervoer opstellen waarin ze moeten voldoen aan een prestatieverplichting die stapsgewijs oploopt.

Netcongestie en leveringsproblemen van elektrische bussen stellen de provincie voor een dilemma. Om die reden kiest ze ervoor om CNG-bussen op groen gas toe te staan gedurende de gehele concessieperiode. Hier worden echter geen verdere eisen aan gesteld, met als gevolg dat de inschrijvers minder geprikkeld worden om te investeren in de transitie naar zero emissie busvervoer. In het slechtste geval wordt er een volledige vloot van nieuwe CNG-bussen aangeschaft – tien jaar stilstand in de transitie naar zero emissie. Dat vinden wij niet acceptabel en daarom stellen wij in onze reactie de volgende punten voor:

- de eis dat alle inschrijvers een transitieplan zero emissie busvervoer moeten indienen;

- de eis dat nieuwe CNG-bussen alleen maar worden toegestaan mits het de nieuwste/schoonste bussen betreft op het gebied van uitstoot (NOx), dit met oog op de aanpassing van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit in 2030;
- de eis dat er moet worden voldaan aan een stapsgewijs oplopende prestatieverplichting voor het aandeel zero emissie bussen gedurende concessie;
- geef in de selectie- en gunningscriteria punten voor de mate waarin in het transitieplan een groter aandeel zero emissie bussen wordt geboden dan de minimale prestatieverplichting;
- neem in de selectie- en gunningscriteria op dat van de inschrijvers wordt gevraagd de circulariteit te vergroten en te borgen en geef hierbij aan dat de inzet van bestaande CNG-bussen (op groen gas) in onze regio hoger scoort dan de inzet van bestaande dieselbussen. Dit om te stimuleren dat dat de concessie ook in de periode tot 2030 CO₂-neutraal blijft. De inzet van bestaande dieselbussen in onze regio vinden wij onwenselijk.

Ook geven we in onze reactie, in lijn met die van de regio, aan dat we in principe open staan voor een mogelijke verdere uitrol van Trolley 2.0 naar de regio als een deeloplossing, maar dat we daarbij vooral benieuwd zijn of de markt dit als kansrijke en haalbare deeloplossing ziet voor de transitie naar zero emissie busvervoer. De vraag aan de provincie is om in het PvE voldoende mogelijkheden en garanties te bieden dat vervoerders deze techniek in hun plannen op zouden kunnen nemen.

4. Geef de inschrijvers meer ontwikkelruimte in de eerste 1,5 jaar van de concessie.

Het huidige ov-netwerk wordt in het PvE als vertrekpunt gehanteerd. De ruimte die de inschrijvers krijgen om het ov-netwerk te veranderen, is in de eerste 1,5 jaar van de concessie beperkt. Dat betekent dat het ov-netwerk bij de start van de nieuwe concessie sterk zal lijken op de huidige situatie. Het is echter niet duidelijk hoe wordt omgegaan met plannen waarover al verkennend wordt gesproken met de provincie en vervoerder en over wijzigingen die tot de start van de nieuwe concessie nog worden ingevoerd. Het is wenselijk dat hiervoor meer ontwikkelruimte wordt opgenomen in het PvE.

5. Laat de inschrijvers een plan opstellen voor toegankelijk, inclusief en betaalbaar openbaar vervoer.

Wij hechten veel waarde aan zo goed mogelijk openbaar vervoer voor iedereen. Dit betekent dat er niet uitsluitend moet worden gefocust op snel en efficiënt openbaar vervoer voor de grootste groep, maar dat ook de sociaal-maatschappelijke functie en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer in acht wordt genomen. De huidige eisen op dit vlak zijn te beperkt. Wij vragen de provincie daarom om als eis op te nemen dat inschrijvers een plan moeten indienen voor toegankelijk, inclusief en betaalbaar openbaar vervoer.

6. Betrek ons bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria.

Zoals eerder aangegeven, kan het programma van eisen kan niet los worden gezien van de selectie- en gunningscriteria. De inhoud van deze criteria bepaalt immers waar inschrijvers bij de beoordeling punten mee kunnen verdienen en daarmee hoe het openbaar vervoer in onze stad en regio vorm krijgt. Door het ontbreken van een richtinggevend beleidskader is nu niet duidelijk hoe de selectie- en gunningscriteria eruit komen te zien. Gezien de grote economische en maatschappelijke belangen van het openbaar vervoer voor onze stad en regio.

7. OV-data moet actief beschikbaar zijn voor de gemeenten en de regio's die meewerken aan de doorontwikkeling van het openbaar vervoer.

Data speelt een belangrijke rol bij de doorontwikkeling van de concessie. Dit gaat onder andere om rijtijden, vertragingen, in- en uitstappers per halte en reizigerskilometers. De beschikbaarheid van deze gegevens voor de regio en gemeenten zijn een voorwaarde om goed geïnformeerd samen te kunnen werken aan de doorontwikkeling van het openbaar vervoer.

Vervolgproces

De provincie verwerkt de reacties en maakt daarmee het PvE definitief. Hoe er met de reacties wordt omgegaan wordt vastgelegd in een reactienota. De planning is nu dat de aanbestedingsprocedure start in de tweede helft van november. Vóór het zomerreces 2025 moet duidelijk zijn welke vervoerder de concessie gegund krijgt. De nieuwe concessie start op 28 juni 2026. Daarmee heeft de nieuwe concessiehouder ongeveer een jaar voorbereiding- en implementatietijd.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester