

Wat is een OV-concessie en wat betekent dit voor Nijmegen?

Wat is een ov-concessie?

Een ov-concessie is heel simpelweg gezegd een soort vergunning, contract, of alleenrecht dat een desbetreffende overheid (in dit geval de provincie Gelderland) uitgeeft aan een bedrijf die het openbaar vervoer mag rijden voor een bepaalde periode in een bepaald gebied. Die periode is meestal een jaar of 10, soms ook langer, maar bijna nooit korter. De vervoerder, zoals Arriva, Hermes of EBS, mag dan dus **voor die looptijd al het vervoer in een bepaald gebied rijden**. Vaak gaat dit om alleen busvervoer, maar soms gaat het ook om trams, (regionale) treinen, metro's en zelfs openbaar vervoer over water.

Om een concessie te winnen, dient een vervoerder te voldoen aan eisen van de provincie (ook wel: ov-autoriteit) die de ov-concessie gunt. Voorbeelden van eisen zijn bijvoorbeeld de frequenties van een trein- of busdienst of het gebruik van zero-emissie voertuigen door de vervoerder. In de wedstrijd om dit alleenrecht – de zogenaamde **aanbesteding** – worden vervoerders beoordeeld op verschillende factoren, zoals prijs, duurzaamheid en kwaliteit voor reizigers. De vervoerder met de hoogste score wint de aanbesteding en mag dan de volgende periode het openbaar vervoer rijden.

Huidige situatie

Momenteel wordt het busvervoer rondom Nijmegen en Arnhem verzorgt door Breng, met haar wit-blauw/roze bussen. Deze rijden hier al sinds begin 2013 en zullen dat in ieder geval blijven doen tot halverwege 2026. Dit zou oorspronkelijk eind 2022 zijn, maar dit is door de coronapandemie twee keer verlengd. Een keer met twee jaar en een keer met anderhalf jaar. Niet alle bussen die rondrijden in de gemeente Nijmegen zijn van Breng, ook bussen van Bravo (uit Noord-Brabant) en Arriva (uit de concessie Achterhoek-Rivierenland en Limburg) en er rijden ook Duitse bussen naar Kleve en Emmerich.

Hoe maakt de provincie de keuze?

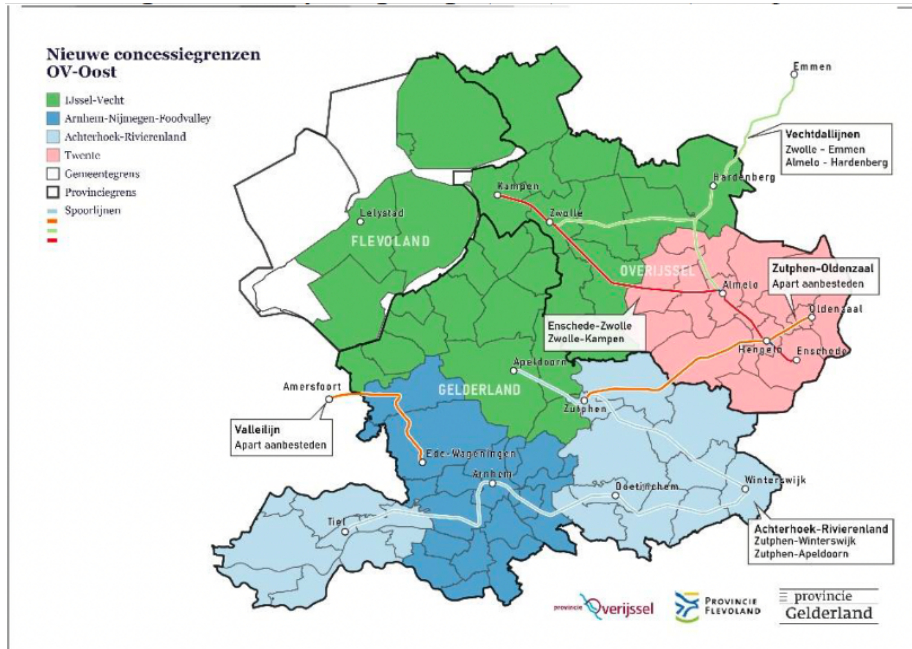
Als de provincie een bod ontvangt van een vervoerder wordt dit beoordeeld op verschillende punten, waarbij een totaal aantal van 100 punten te verdienen is. De vervoerder wordt beoordeeld op vijf categorieën waarvan het aantal aangeboden **DRU's** (dienstregelingsuren: uren waarin bussen en trams in de dienstregeling rijden en dus te gebruiken zijn door reiziger) 40% van de punten geeft. Hoe meer DRU's, hoe meer punten. Verder wordt de vervoerder nog beoordeeld op een ontwikkelplan (5%), het transitieplan naar zero-emissie (5%), een uitvoerings- en materieelplan (20%) en het vervoerplan 2027 (30%), het eerste jaar van de concessie. De inschrijvende partij met de meeste punten wint de aanbesteding.

Toekomst

Voor de toekomst staan een aantal belangrijke veranderingen op de planning. Momenteel is het proces van de nieuwe aanbesteding in volle gang, en kunnen vervoerders zich inschrijven. Dit kan tot 16 april dit jaar, en uiterlijk 8 juli wordt bekend gemaakt wie vanaf de zomer van 2026 het alleenrecht krijgt om **tien jaar lang** het bus- en treinvervoer rijden. De nieuwe concessie heeft

een vaste looptijd van tien jaar, met een mogelijke verlenging van twee jaar en zal daarna opnieuw aanbesteed worden. Hieronder een aantal veranderingen:

- Het concessiegebied wordt **vergroot**. Vanaf halverwege 2026 wordt ook het gebied rondom Ede en de Zuidelijke Veluwe toegevoegd aan de nieuwe concessie, genaamd Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.



Figuur 1 De concessiegebieden in Gelderland, Overijssel en Flevoland (OV-Oost) met daarin ook het concessiegebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (donkerblauw)

- Er zal zoveel mogelijk gereden gaan worden met **elektrische bussen**. Dit zal aan het begin nog niet overal mogelijk zijn vanwege de netcongestie. De provincie wil wel zo snel mogelijk naar volledig zero-emissie.
- Verandering van kleuren. De kleuren zullen veranderd worden in de witte **RRReis**-kleurstelling, die al in andere delen van de provincie te vinden is. Dit is dezelfde kleurstelling als in de concessie IJssel-Vecht, wat de reiziger ten goede komt.
- Een **wendbare concessie** met een grotere rol voor de gemeente. Tijdens de looptijd van de concessie zijn er 3-jarige 'ontwikkelcycli', waarin de vervoerder gezamenlijk met de provincie en de inliggende gemeenten en regio's in **ontwikkelteams** werkt aan de doorontwikkeling van het ov middels ontwikkelplannen. De ontwikkeling op de korte termijn met jaarlijkse vervoerplannen blijft daarnaast ook bestaan.
- **Onderverdeling van buslijnen**. In de nieuwe concessie worden lijnen ingedeeld o.b.v. de frequentie. De drukste, de A-lijnen hebben minimaal twee bussen per uur en rijden elke dag. Een voorbeeld van zo'n lijn is lijn 10 in Nijmegen. De B-lijnen hebben minimaal een bus per uur en rijden doordeweeks tussen 6:30 en 20:00. Voor C-lijnen, de meest rustige lijnen, geldt geen minimum bedieningsperiode en frequentie en is vraagafhankelijk vervoer (ook wel vervoer op afroep genoemd) toegestaan. Let wel, dit zijn minimumeisen. De inschrijvende partij kan er dus voor kiezen om meer ritten te rijden i.p.v. het minimum. Buurtbussen en scholierenlijnen vormen twee aparte categorieën en kennen andere eisen.



Figuur 2 A-, B- en C-lijnen in de gemeente Nijmegen

Om grote financiële verliezen voor zowel de inschrijvende partij als de provincie te voorkomen, zijn er jaarlijks meerdere overleggen, het zogenaamde Ontwikkelteam. Hierin zijn alle regio's, een aantal gemeenten (waaronder Nijmegen), vervoerder en provincie vertegenwoordigd en wordt er gekeken naar de laatste ontwikkelingen, om zo goed in te spelen op de (eventueel) veranderende vraag. De gemeente Nijmegen kan dus meedenken en suggesties aandragen in de ontwikkelteams, maar is niet eindverantwoordelijk voor het ov.