GEMEENTE
Gulpen-Wittem

AFSCHRIFT

De raad van de gemeente Gulpen-Wittem
Postbus 56
6270 AB GULPEN

Datum:	26 september 2013	**Behandeld door:**	mevrouw V. Thiessens-Heuts
Uw brief van:		**Onderwerp:**	Raadsinformatiebrief Nota van Uitgangspunten OV Limburg
Uw kenmerk:			
Ons kenmerk:	U.13.04716	**Bijlagen:**	2
		Verzonden:	13 DEC 2013

Geachte raadsleden,

Middels deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de Nota van Uitgangspunten OV (openbaar vervoer) Limburg. De reactie van de gemeente Gulpen-Wittem is afgestemd met de gemeenten in Zuid Limburg. De gemeente Maastricht heeft namens het Heuvelland de lead.

Inleiding

Provincie Limburg is gestart met de voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe concessie(s) voor het openbaar vervoer in Limburg, die per 16 december 2016 effectief moet(en) zijn. De provincie heeft in het kader hiervan een procedure opgezet die voorziet in een Nota van Uitgangspunten, een Programma van Eisen en uiteindelijk een Bestek. Gunning vindt plaats eind 2014. Vervolgens kan de winnende vervoerder gedurende een periode van ongeveer twee jaar de concessie voorbereiden en implementeren.

De Nota van Uitgangspunten is in concept gereed. Vanwege wederzijds belangen zijn de 33 Limburgse gemeenten uitgenodigd om een reactie te geven. In de huidige concessie is immers ook het WMO-vervoer van de gemeenten in de aanbesteding meegenomen. De reacties van de gemeenten zullen door de Provincie betrokken worden in de verdere voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe concessie.

Relatie met bestaand beleid

De nieuwe concessie(s) voor het openbaar vervoer in Limburg hebben op diverse beleidsterreinen invloed op gemeentelijk beleid.

Ten eerste is er een duidelijke relatie met ruimtelijk beleid. Openbaar vervoer is van belang voor de bereikbaarheid van voorzieningen in onze gemeente en dus de economie in onze gemeente en de regio. Openbaar vervoer draagt bij aan de ambitie om keuzevrijheid en multimodale bereikbaarheid te realiseren. Hiervoor is een robuust en goed functionerend openbaarvervoer netwerk op verschillende schaalniveaus (internationaal, (eu-)regionaal en lokaal) belangrijk. Openbaar vervoer is in veel gevallen een duurzaam alternatief voor de auto en draagt bij aan de leefbaarheid in Gulpen-Wittem.

GEMEENTE
Gulpen-Wittem

Ten tweede voorziet openbaar vervoer in een maatschappelijke functie. Het bevordert maatschappelijke participatie, ook voor mensen zonder een eigen vervoermiddel. De ontwikkelingen in het openbaar vervoer zijn ook relevant vanwege de interactie met gemeentelijk doelgroepen vervoer zoals WMO-vervoer en leerlingenvervoer. Doelgroepenvervoer voorziet in de mobiliteitsbehoefte van mensen die niet zelfstandig kunnen reizen naar werk, zorginstelling, school of vrijetijds- en dagbesteding. Indien het openbaarvervoer aanbod onaantrekkelijk is voor deze doelgroepen, dan zal het gebruik van doelgroepen vervoer toenemen. En dus zijn veranderingen in openbaar vervoer van invloed op het doelgroepenvervoer en de hiervoor bestemde gemeentelijke financiële middelen

Gewenst beleid en mogelijke opties

De reactie namens gemeente Gulpen-Wittem op de concept Nota van Uitgangspunten bestaat uit twee onderdelen:

- Ten eerste betreft dit een gezamenlijke reactie namens alle Zuid-Limburgse gemeenten vanuit het perspectief van het doelgroepenvervoer;
- Aanvullend hierop wordt hieronder puntsgewijs gereageerd op die onderwerpen in de Nota van Uitgangspunten die in dit stadium van het proces relevant zijn voor gemeente Gulpen-Wittem.

In deze reactie wordt dezelfde volgorde aangehouden als in de nota met in deel A de ambities en doelen, deel B de scope, omvang, organisatie en aansturing van de toekomstige concessie en deel C de belangrijkste keuzes ten aanzien van de inhoudelijke eisen aan het openbaar vervoer, die in het Programma van Eisen nader uitgewerkt worden. Tot slot wordt ook gereageerd ten aanzien van het proces.

Voor de volledigheid zijn de concept Nota van Uitgangspunten, versie 29 augustus 2013, en de gezamenlijke reactie namens de gemeenten van Zuid-Limburg daarop bijgevoegd als bijlage bij deze raadsinformatiebrief.

Ambities en doelen

Gemeente Gulpen-Wittem kan zich in grote lijnen vinden in de gestelde doelen en ambities. De grootste koerswijziging treedt op bij de invulling van deze ambities en doelen (pagina 14). De provincie laat het huidige basisvoorzieningenniveau voor openbaar vervoer los om het aanbod te kunnen baseren op (1) vervoervraag en (2) reisbehoeften. Alleen als er voldoende vraag is, komt er openbaar vervoer: trein en hoogfrequente bussen zijn er voor verbindingen met zeer veel vraag, reguliere bussen op verbindingen met voldoende vervoervraag voor collectief vervoer, buurtbussen, belbussen en andersoortig (vraagafhankelijk) maatwerkvervoer voor verbindingen met weinig vraag. In die gebieden waar er te weinig vervoervraag is, gaat niet met 'lege bussen' gereden worden. Naar alle waarschijnlijkheid leidt deze aanpak tot efficiënter openbaar vervoer met meer toekomstwaarde. Een direct gevolg is wel dat in delen van onze gemeente met te weinig vervoer de bus verdwijnt. Wat hier voor in de plaats komt is nog onzeker. Gulpen-Wittem staat positief tegenover de door de Provincie Limburg voorgestelde procesaanpak die moet leiden tot maatwerk voor deze gebieden, maar benadrukt dat op korte termijn specifieke onzekerheden weggenomen moeten worden.

De ambities en doelen voor het openbaar vervoer komen onder meer voort uit het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Zie pagina 11. Ogenschijnlijk is dit op dit moment de enige relatie tussen de openbaar vervoer concessie en het POL. Terwijl ruimtelijke programmering en mobiliteitsontwikkeling onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

GEMEENTE
Gulpen-Wittem

Gulpen-Wittem ziet daarom meerwaarde in het uitdiepen van de relaties tussen deze twee beleidsproducten. Vragen die hierbij spelen zijn in hoeverre openbaar vervoer - denk hierbij bijvoorbeeld aan investeringen op de railagenda - volgend is ten opzichte van ruimtelijke programmering of juist sturend. Dit soort vraagstukken stelt mogelijk nog aanvullende eisen ten aanzien van de flexibiliteit in de concessie (pagina 26).

Met de ontwikkeling van het Limburgnet wordt door Provincie Limburg een bijdrage aan de economische en sociale kracht geambieerd. Het Limburgnet wordt momenteel samen met gemeenten ontwikkeld en zal een belangrijke basis voor het Programma van Eisen gaan vormen. Vooruitlopend op vaststelling van het Limburgnet is duidelijk, dat het grote impact zal hebben op de streeklijnen in het Heuvelland. Gemeente Gulpen-Wittem verzoekt de provincie om de positieve bijdrage van het Limburgnet zo goed als mogelijk met cijfers te onderbouwen (te denken valt aan het aantal instappers, reizigersopbrengsten, kostendekkingsgraad, haltedichtheid, reistijden). Deze cijfers, mits overtuigend, helpen ons en anderen te overtuigen dat het Limburgnet op juiste wijze is vormgegeven en een gewenste ontwikkeling optreden.

Over de concessie

Gemeente Gulpen-Wittem kan zich vinden in de gemaakte keuzes ten aanzien van de scope van de nieuwe concessie. Het openbaar vervoer in Limburg wordt als één geheel aanbesteed (geheel Limburg), voor de duur van 15 jaar. De integratie van trein en bus in één concessie heeft in de praktijk geleidt tot hogere kwaliteit aanbod en meer reizigers. Het feit dat hoogstwaarschijnlijk door decentralisatie meer treinverbindingen onderdeel worden van de nieuwe concessie vergroot de synergiemogelijkheden in de toekomst. Dit maakt ook het uitgangspunt om een relatief langdurige concessie – in dit geval vermoedelijk 15 jaar - af te geven tot logische keuze.

De provincie bakent de integrale openbaarvervoer concessie duidelijke af (figuur op pagina 22). In tegenstelling tot de huidige concessie maakt het doelgroepenvervoer (Regiotaxi) geen onderdeel uit van de nieuwe aanbesteding. Deze knip ligt volgens Gulpen-Wittem in principe op een logische plek. Doelgroepenvervoer is een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Daarnaast is doelgroepenvervoer in veel gevallen een andere tak van sport met andere eisen ten aanzien van het vervoerproduct, het materieel en personeel. Ook wordt het doelgroepenvervoer vaak in de markt gezet in kort lopende contracten van bijvoorbeeld 3 jaar. Deze keuze impliceert wel dat gemeenten het WMO-vervoer weer zelfstandig moeten aanbesteden.

Gulpen-Wittem stelt naar tevredenheid vast, dat de provincie aangeeft dat op het grensvlak tussen het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer samen met de gemeenten maatwerkvoorzieningen tot stand worden gebracht (pagina 18). Hierbij wordt samen gezocht naar andere passende vervoersoplossingen op die plekken waar weinig vervoervraag is (pagina 21). Echter, zoals onder 2 bij 'Ambities en doelen' reeds aangegeven, brengt deze aanpak ook aanzienlijke onzekerheden en dus risico's voor de gemeenten met zich mee:

- Het is nu niet duidelijk hoeveel provinciaal geld, na aanbesteding van de openbaar vervoer concessie, nog beschikbaar is voor de maatwerkvoorzieningen;
- Een ander financieel risico betreft de impact op de omvang van het doelgroepenvervoer. Het is nog niet duidelijk in hoeverre, uitgaande van ongewijzigd gemeentelijk beleid, de vraag naar doelgroepenvervoer toeneemt als gevolg van het gewijzigde aanbod openbaar vervoer;
- Het is niet duidelijk in hoeverre als gevolg van het gewijzigde aanbod openbaar vervoer landelijke doelstellingen om meer mensen vanuit het doelgroepenvervoer in het openbaar vervoer te krijgen minder binnen bereik liggen. Daarbij speelt ook dat nog niet duidelijk is in hoeverre de effectiviteit van de push en pull maatregelen (pagina 20) die hierbij van belang zijn negatief wordt beïnvloed door het feit dat openbaar vervoer, maatwerk en doelgroepenvervoer in verschillende contracten worden aanbesteed;

GEMEENTE
Gulpen-Wittem

- Tot slot zijn er aanbestedingsrisico's. We vragen ons af of het mogelijk is een integrale OV-concessie te combineren met vervoersproducten bestemd voor het zoekgebied. De weging en scores van deze percelen kan tegenstrijdig uitpakken.

Gulpen-Wittem heeft behoefte aan meer inzicht in bovenstaande materie en verlangt van de provincie concretere financiële toezeggingen ten aanzien van de invulling van het maatwerk (concreter dan boven aan pagina 23).

Gulpen-Wittem staat positief tegenover de inrichting van zogenaamde ontwikkelteams (pagina 25). Gulpen-Wittem denkt de komende maanden graag mee over de inrichting hiervan. Om processen hanteerbaar te houden pleiten we ervoor om de ontwikkeltaak primair bij de vervoerder te houden en het doel, de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de ontwikkelteams zorgvuldig vast te leggen.

Als wegbeheerder is gemeente Gulpen-Wittem nog onvoldoende aangehaakt bij de visie ten aanzien van haltes en knooppuntontwikkeling (pagina 26). Wij krijgen hier graag op korte termijn inzicht in.

Gulpen-Wittem kan zich vinden in de gekozen uitgangspunten ten aanzien van actuele reisinformatie, flexibiliteit in de concessie, infrastructuur en monitoring.

Aandachtspunten proces

Gulpen-Wittem ervaart het vroegtijdig en actief betrekken van de gemeenten en andere partijen bij de totstandkoming van de Nota van Uitgangspunten als zeer positief. Het strakke tijdpad heeft echter negatieve invloed gehad op de inhoudelijke onderbouwing van keuzes en het terugkoppelen van stand van zaken richting achterban. Gulpen-Wittem verzoekt de provincie het verdere proces richting Programma van Eisen en Bestek aan de voorkant gedetailleerder en inclusief planning te delen. Hierdoor kan er beter geanticipeerd worden op de nog volgende werkstappen.

Planning

Tot de start van de nieuwe openbaar vervoer concessie hanteert de Provincie de volgende procesplanning:

• behandeling Nota van Uitgangspunten in Statencommissie	11 oktober 2013
• vaststelling Nota van Uitgangspunten door Provinciale Staten	15 november 2013
• vaststelling ontwerp Programma van Eisen door Gedeputeerde Staten	januari 2014
• inspraakperiode ontwerp Programma van Eisen	6 weken
• vaststelling Programma van Eisen door Gedeputeerde Staten	maart 2014
• offerte uitvraag concessie	april 2014
• gunning concessie aan vervoerder door Gedeputeerde Staten	oktober 2014
• mogelijke bezwaarprocedures op gunningbesluit	november 2014
• start nieuwe concessie	december 2016

Er zal in november of december van dit jaar door de gemeente Maastricht een informatiesessie worden georganiseerd voor de raadscommissie Stadsbeheer Mobiliteit en Milieu. Leden van de commissie Breed Welzijn zullen hiervoor worden uitgenodigd. De insteek van de gemeente Maastricht is om ook de raadsleden van de overige gemeentes in RMO Maastricht Heuvelland uit te nodigen. Daarnaast wordt de provincie verzocht de presentatie van het Limburgnet op zich te nemen.

GEMEENTE
Gulpen-Wittem

Heeft u nog vragen, neemt u dan contact op met de heer Rob van Bergen of mevrouw V. Thiessens-Heuts via telefoonnummer 043-8800697 of 043-8800693 of e-mail info@gulpen-wittem.nl

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en Wethouders van Gulpen-Wittem,
de secretaris, de burgemeester,

K.H. Jeurissen drs. A.R.B. van den Tillaar

Reactie op de NvU

Gezamenlijke reactie namens de gemeenten

van Zuid-Limburg op de concept

Nota van Uitgangspunten OV - Provincie Limburg

Versie 3.0

20 September 2013

Samenvatting

Inleiding

Deze zienswijze is in eerste instantie gericht op de Nota van Uitgangspunten (NvU), zoals deze door de Provincie Limburg is opgesteld. In deze reactie wordt de NvU becommentarieerd vanuit de optiek van de gemeenten, waarbij de lokale belangen (vervoersbehoeften) en doelgroepenvervoer (DGV) centraal staan. Deze zaken zijn immers verantwoordelijkheid van de gemeenten. Dat wil zeggen dat ook gekeken is naar mogelijke gevolgen voor gemeenten (en voor het DGV) van een nieuwe aanbesteding, zoals beschreven in deze NvU. In dit kader zal de reactie ook al kort vooruitlopen op discrepanties tussen de NvU en de gemeentelijke visie op mobiliteit en andere relevante ontwikkelingen in de maatschappij.

Een groot aantal betrokken partijen is intensief betrokken geweest bij de totstandkoming van de NvU en heeft gaandeweg dit traject input en commentaar kunnen leveren. Van beide kanten, provincie en gemeenten, lijkt men doordrongen van de noodzaak tot onderlinge samenwerking op vervoersgebied. Door de toenemende financiële druk op alle (overheids-) niveaus, zal het totale vervoersaanbod zo goed als zeker afnemen. Dit dwingt tot keuzes, maar creëert tegelijkertijd kansen voor alle partijen om door middel van synergie, integratie en samenwerking een beter vervoerssysteem te ontwikkelen. Samen kan men van de nood een deugd maken. Hierbij kunnen goede elementen uit de huidige aanbesteding worden behouden of uitgewerkt en andere elementen worden verwijderd, aangepast of toegevoegd.

De intentie van deze reactie is om deze constructieve houding en de visie van samenwerking vast te houden. De NvU biedt namelijk volop kansen, waarbij ook gemeenten baat kunnen hebben bij het resultaat. Maar om als gemeenten in te kunnen stemmen met de NvU, is meer nodig dan een constructieve houding en 'het zien van kansen'. De gemeenten hebben vooral behoefte aan duidelijkheid over de verantwoordelijkheden en garanties over bijbehorende geldstromen en budgetten.

Leefbaarheid en maatschappelijke functie OV

In de NvU worden de economische en sociale functie van het Openbaar Vervoer beiden als meerwaarde genoemd. Het document als geheel wekt echter de indruk dat de sociale component van het vervoer duidelijk ondergeschikt is aan de economische functie. Er staan tegenstrijdige zinsneden in over hoe de economische en sociale functie van het OV zich t.o.v. elkaar verhouden. In de NvU wordt in eerste instantie de schijn gewekt dat beide functies gelijkwaardig zijn, maar de keuzes in de NvU lijken vooral gebaseerd op economische motieven:

- Het uitgangspunt is vraaggericht vervoer, dat wil zeggen dat het *vervoersvolume bepaalt* waar in eerste instantie OV-aanbod is en waar niet;
- Het doel is om *zoveel mogelijk mensen in het OV* te laten reizen;
- Prioriteit bij investeringen van rendementen ligt op de *'dikke' lijnen en gebieden waar veel vervoer is.*

Deze keuzes worden gebaseerd op aantallen en zijn in de huidige (economische) situatie zeker begrijpelijk, maar leiden aan de andere kant tot toenemende risico's voor de gebieden waar (te) weinig vraag (bekend) is. Zeker in combinatie met een trapsgewijze aanbesteding, waarbij het budget voor de invulling van deze zoekgebieden lijkt af te hangen van de kosten in het OV netwerk. Hierdoor bestaat het risico dat er voor de zoekgebieden geen middelen 'over zijn' en dus ook geen passende vervoersvoorziening gerealiseerd kan worden.

Deze ontwikkelingen staan haaks op hetgeen waar op landelijk en gemeentelijk niveau wordt ingezet, namelijk het verbeteren van leefbaarheid, zelfredzaamheid, sociale samenhang en maatschappelijke participatie. Het begrip maatschappelijke participatie wordt in de NvU vrij beperkt omschreven, waarbij met name de actieve rol van de burger wordt benadrukt, in de vorm van uitvoerders van vrijwilligersvervoer. Dit is slechts een klein deel van de totale betekenis. De provincie geeft in een reactie hierop aan: "OV dient eraan bij te dragen dat men kan deelnemen aan de maatschappij." De vraag is dan hoe de provincie wil bijdragen aan deze doelstelling, want deze komt in de NvU onvoldoende naar voren.

Duidelijkheid m.b.t. verantwoordelijkheden

In de lijn van voorgaand commentaar, vragen de gemeenten duidelijkheid van de provincie inzake een aantal aspecten uit de NvU. De gemeenten zijn het in principe niet oneens met de keuzes, maar er ontbreekt inzicht in de organisatorische en financiële kaders waarbinnen deze verder uitgewerkt worden. De gemeenten vragen de provincie de volgende zaken concreet aan te passen, uit te werken of beter te beschrijven:

- De *prioriteit van de economische functie* dient duidelijk beschreven te worden om de rol van de sociale functie inzichtelijk te maken. Het kan niet de bedoeling zijn dat keuzes van de provincie op gebied van vervoer de inspanningen en investeringen van (bijvoorbeeld) gemeenten op maatschappelijk vlak voor een deel te niet doen. Als de provincie keuzes maakt die een grote terugtrekkende beweging van het OV in bepaalde gebieden teweegbrengt, dient zij nadrukkelijk de verantwoordelijkheid te nemen in het opvangen van de gevolgen ervan en het realiseren van alternatieve vervoersvormen;

- Wat gebeurt met de mensen die afhankelijk zijn, maar in gebieden wonen waar weinig vervoersvraag is? In de huidige aanbesteding wordt de OV verantwoordelijkheid afgebakend door de ondergrens, die zegt dat alle kernen van meer dan 400 inwoners recht hebben op een aansluiting op het OV netwerk. Door het wegnemen van deze ondergrens, waar thans in de uitvoering (lege bussen in de kernen) voldoende aanleiding voor is, vervalt echter ook de enige waarborg voor de sociale functie van het OV. Op welke wijze wordt de *sociale functie gewaarborgd* en op welke wijze gaat de provincie hierin haar verantwoordelijkheid nemen?

- Wanneer is er sprake van voldoende vraag? Hoe wordt de grens tussen voldoende en onvoldoende vraag getrokken? Hoe is de '*nieuwe ondergrens*' gedefinieerd? Met andere woorden, waar ligt de grens tussen OV en maatwerk?

- Hoe is de *verdeling van de verantwoordelijkheden om passend (maatwerk-) vervoer te*

bieden tussen provincie en gemeenten? De provincie geeft onder andere aan dat het mogelijk is dat na de gunning nog gebieden overblijven waar de winnende 'OV-vervoerder' geen goede invulling (in de ogen van de provincie) voor de zoekgebieden biedt. In dat geval wordt de optie niet gelicht en wordt deze meegenomen in de aanbesteding van het DGV. Dit leidt enerzijds tot de conclusie dat voor het 'winnen' van de aanbesteding een goede invulling van de zoekgebieden een ondergeschikte rol speelt, en anderzijds de 'moeilijkste gebieden' zullen worden 'overgelaten' aan de aanbesteding DGV (gemeenten). Het is van groot belang het gewicht van de opties voor de zoekgebieden in de aanbesteding te beschrijven. Bovendien dient te worden vastgesteld, wat gebeurt als een optie niet gelicht wordt. Hoe gaat het dan verder?

- Het is nog volstrekt onduidelijk in hoeverre de *medeverantwoordelijkheid van de gemeenten op het gebied van specifieke OV infrastructuur*, i.c. weginfrastructuur, knooppunten en (top)haltes afwijkt van hetgeen gemeenten op dit moment doen. Dit dient verder uitgewerkt te worden;

- De *rol van vrijwilligers en particuliere initiatieven* als structureel deel van de oplossing voor de zoekgebieden is twijfelachtig en dient gerelativeerd te worden. Er zijn vele goede voorbeelden van dergelijk projecten en het past binnen de participatiemaatschappij, maar betekent ook risico's voor de kwaliteit en continuïteit;

- Het *huidige Regiotaxi OV systeem* dient als vervoersproduct op zich geëvalueerd te worden, dus los van het beleid en de randvoorwaarden in de huidige aanbesteding. Slechts dan kan het disfunctioneren hiervan in de huidige aanbesteding daadwerkelijk worden geanalyseerd. Er zijn aanwijzingen om aan te nemen dat een dergelijk systeem, mits omringd door ander (stimulerend) beleid, wel degelijk goed kan functioneren. De gemeenten willen dat deze optie wordt meegenomen in het verdere proces en niet zomaar wordt 'gediskwalificeerd';

- De provincie ziet de rol van de regiecentrale als een orgaan voor reisadvies en eventueel planning, die voornamelijk gericht is op DGV en aanstuurt op combinaties en integratie. Deze regiecentrale zou zich in eerste instantie richten op vraagafhankelijke vervoersvormen. De ontwikkelteams zullen onder andere werken aan een OV-systeem (niet vraagafhankelijk vervoer), dat – voor zover mogelijk - geschikt is om deze combinaties te realiseren. De *samenstelling en taken van de ontwikkelteams* dienen uitgewerkt te worden. Hierin is speciale aandacht nodig voor de rol van het DGV in deze ontwikkelteams. In deze uitwerking is de combinatie met de mogelijke rollen en functies van een regiecentrale ook zeer belangrijk;

- In hoeverre wordt doelgroepenvervoer (DGV) als een extra modaliteit van het OV gezien? Dit aspect ontbreekt grotendeels in de NvU. Een *goede afstemming van reisinformatie* van OV en DGV is een absolute voorwaarde om de integratie te optimaliseren. Hetzelfde geldt voor het gebruik van een *doelgroepvriendelijk betaalmiddel* in het OV, vergelijkbaar met de huidige jaarkaarten voor de WMO-geïndiceerden. Het is niet acceptabel dat de OV-chipkaart het enige betaalmiddel wordt, want dit werpt een enorme barrière op voor de overheveling van het DGV naar het OV.

Inzicht in financiën en garantie van budgetten

Naast duidelijkheid in verdeling van taken en verantwoordelijkheden, is inzicht in de financiële kaders absoluut noodzakelijk om als gemeenten in te kunnen stemmen met de inhoud van de NvU:

- De provincie dient duidelijker haar verantwoordelijkheid te nemen om de gevolgen van terugtrekkend OV op te vangen en de maatschappelijke gevolgen (voor de gemeenten) te beperken (toename instroom DGV, beperkte mogelijkheden overheveling DGV-OV etc.). Het invulling geven van de vervoersbehoefte die ontstaat doordat het huidige OV een terugtrekkende beweging maakt, is primair de verantwoordelijkheid van de provincie. De gemeenten missen in de NvU de nodige *toezeggingen of garanties* van de provincie dat de financiële gevolgen hiervan niet voor rekening van de gemeenten komen. Deze garantie kan op twee manieren worden vormgegeven:
    - De provincie neemt zelf de verantwoordelijkheid om op een alternatieve wijze aan de ontstane vervoersbehoefte te voldoen (maatwerk bieden). Door het idee van samenwerking is dit echter niet het meest voor de hand liggend;
    - De provincie compenseert de kostenstijging die de gemeenten ondervinden door het terugtrekkend OV. In een situatie van samenwerking betekent dit dus het beschikbaar stellen van toereikende middelen. Wat de gemeenten concreet vragen is een garantie dat het terugtrekkend OV de gemeenten niet met extra kosten opzadelt;

- De mogelijke 'winst' van een scenario met een hoogfrequent netwerk en verstrakking van lijnen (Limburgnet) dient inzichtelijk gemaakt te worden. Voor de gemeenten is inzicht in de samenhang tussen de grootte en het aantal zoekgebieden en het beschikbare budget voor de invulling hiervan, noodzakelijke basisinformatie. Op dit moment ontbreekt elk inzicht in deze geldstromen. Dit dient opgehelderd te worden. De gemeenten willen concreet weten welke budgetten gekoppeld (gereserveerd) zijn aan de maatwerkoplossingen voor de zoekgebieden. Als met scenario's wordt gewerkt, dient elk scenario voorzien te zijn van een bijbehorend budget voor het maatwerk;

- In nauw verband hiermee staat ook het herinvesteren van deze winst. Het idee is om via een hoogfrequent en snel netwerk een rendabel systeem neer te zetten, dat meer reizigers en gebruik genereert, met winststijging tot gevolg. In de NvU wordt gesteld dat de prioriteit bij de investering van deze winst ligt op het verbeteren van dit snelle netwerk. De vraag van de gemeente hierin is: In welke mate worden deze investeringen gericht op de maatwerkoplossingen voor de zoekgebieden? Concreet, wat is het aandeel van deze winst dat (minimaal) aan de oplossingen voor de zoekgebieden wordt besteed?

- Door de onduidelijkheid over de verschuiving in de medeverantwoordelijkheid van de gemeenten op het gebied van specifieke OV infrastructuur, t.o.v. de huidige situatie, is ook onduidelijk of de gemeenten in het licht van de financiële perspectieven hieraan invulling kunnen geven. Hoe wordt de groeiende verantwoordelijkheid van de gemeenten op dit aspect concreet financieel vormgegeven? Welke budgetten worden hiervoor beschikbaar gesteld?

Vraagtekens en afspraken betreffende de aanbesteding

De gemeenten betreuren de keuze voor een volgtijdelijke aanbesteding, in plaats van één gezamenlijke aanbesteding. Het is in dit kader belangrijk dat de provincie de argumenten voor deze keuze deelt met de gemeenten. De gemeenten zien voordelen in een gezamenlijke aanbesteding en vrezen de gevolgen van de keuze voor een gesplitste aanbesteding, met name het risico dat de middelen voor de laatste fase (te) beperkt zijn om goed vervoer te realiseren.

Om dit te voorkomen is het belangrijk dat het budget voor het maatwerk (laatste fase van de trapsgewijze aanbesteding) op voorhand bepaald wordt, onafhankelijk van het aanbestedingsresultaat in de aanbesteding van het OV (eerste fase). Kortom, als voor een trapsgewijze aanbesteding wordt gekozen, dient ook voor de laatste fase (maatwerkoplossingen) een kwaliteitsniveau gewaarborgd te worden dat recht doet aan de lokale vervoersbehoefte. Hier dienen onherroepelijk voldoende middelen (budget) aan verbonden te zijn. Het is niet acceptabel dat deze middelen afhankelijk zouden zijn van de resultaten in de eerste aanbesteding.

De gemeenten hebben in principe geen bezwaar tegen een concesieduur van 15 jaar, maar de langere duur maakt het des te belangrijker dat de flexibiliteit goed in de aanbesteding is ingebouwd. Dit wordt in de NvU ook bevestigd, bijvoorbeeld door de rol van de ontwikkelteams, maar de gemeenten zien hiervan graag een concretere uitwerking.

Tot slot

In de NvU staan veel positieve aspecten, die door de gemeenten gesteund worden. De aspecten waarover de gemeenten geen opmerkingen hebben, zijn in deze reactie grotendeels buiten beschouwing gelaten. Eerder beschreven zaken zijn ons inziens onderbelicht of onvoldoende helder in de NvU. De gemeenten willen op zich instemmen met de ingeslagen richting, want deze biedt ook kansen voor de gemeenten om lokaal goed vervoer te organiseren. Om echt in te kunnen stemmen, is inzicht in en duidelijke afspraken over verantwoordelijkheden en budgetten noodzakelijk.

Volgens de provincie worden deze aspecten duidelijk bij de presentatie van het Programma van Eisen (PvE) en het bestek. *De gemeenten verwachten dat in het PvE duidelijkheid bestaat ten aanzien van de financiële en organisatorische kaders.* In dit kader hechten de gemeenten er veel waarde aan om het commentaar in dit stadium al te delen. De gemeenten zullen dan ook met toegenomen alertheid kennis nemen van het PvE en dit spiegelen aan deze zienswijze.

De Provincie Limburg is nu in eerste instantie aan zet om de beschreven knelpunten weg te nemen, duidelijkheid te scheppen en antwoorden op de vragen te formuleren.

Tenslotte kan het toevoegen van een begrippenlijst wellicht onnodige discussies voorkomen. Hierin kunnen de definities van begrippen als bijvoorbeeld buurtbus, maatschappelijke participatie en zoekgebieden worden opgenomen.

Inleiding

De huidige OV-concessies voor Limburg lopen in december 2016 af. Het Openbaar Vervoer dient ruimschoots van te voren opnieuw aanbesteed te worden. Als onderdeel van de voorbereidingen van deze nieuwe aanbesteding is in mei 2013 door de Provincie Limburg de maatschappelijke verkenningsfase ingezet. In deze fase heeft de provincie nadrukkelijk de dialoog gezocht met betrokken partijen.

In deze maatschappelijke verkenningsfase worden de gemeenten vertegenwoordigd via de betrokken ambtenaren (doelgroepen)-vervoer en de RMO-coördinatoren uit de verschillende regio's in Limburg. Bovendien wordt het doelgroepenvervoer (WMO) vertegenwoordigd door Omnibuzz - namens de gemeenten uit de Westelijke Mijnstreek en het Heuveland - en Trafficon - als vertegenwoordiger van het doelgroepenvervoer uit de omringende gebieden. Tenslotte zijn de gebruikers van het vervoer (OV) vertegenwoordigd via de belangenorganisaties Reizigersoverleg Limburg (ROL) en de Vereniging Kleine Kernen Limburg (VKKL) deelnemen.

Parallel aan deze ambtelijke werkgroep lopen nog andere overlegstructuren voor de ontwikkelingen van de OV-visie en ook vindt regelmatig bestuurlijk overleg plaats. In de verkenningsfase is bovendien gebruik gemaakt van marktconsultatie. Via deze weg kunnen vervoerders in een vroegtijdig stadium al ideeën aandragen voor de uitdagingen die er liggen voor de nieuwe concessie. Het resultaat van deze brede maatschappelijke verkenningsfase is de voorlopige Nota van Uitgangspunten (NvU), zoals deze nu door de provincie als concept gepresenteerd wordt.

In deze versie van de NvU zijn de opmerkingen van Omnibuzz en de andere betrokken partijen al verwerkt. Toch leidt ook de huidige NvU tot een aantal aandachtspunten en opmerkingen die volgens de gemeenten in Zuid-Limburg speciale aandacht, nadere uitwerking, herformulering of heroverweging vragen. Deze zaken zijn samengevoegd in deze gezamenlijke reactie namens de gemeenten uit Zuid-Limburg.

Deze opmerkingen richten zich op de NvU als geheel, maar met een sterke focus op de (toekomstige) taken van de gemeente en de consequenties voor de gemeenten van de keuzes in de NvU. Dit laatste deel richt zich in eerste instantie op de inrichting van het lokale vervoer (onderkant van de markt), de combinatie en integratie met het doelgroepenvervoer en de verdeling van middelen en verantwoordelijkheden tussen de overheden (Provincie en gemeenten). Daarnaast is er vanuit de RMO's ruimschoots aandacht voor de bovenkant van de markt, temeer daar de keuzes die daar door de provincie gemaakt worden niet alleen rechtstreeks doorwerken in deze 'onderkant', maar vooral ook in de bereikbaarheid van de kleine kernen en perifere stadsdelen. De insteek is dat deze gebundelde reactie tot een gezamenlijke en breed gedragen reactie leidt van alle gemeenten in Zuid-Limburg over de complete inhoud van de NvU.

Aandachtspunten proces

Het vroegtijdig en actief betrekken van de gemeenten en andere (vertegenwoordigende) partijen bij de totstandkoming van de NvU is als zeer positief ervaren. Deze actieve betrokkenheid heeft tot gevolg dat de meeste partijen zich voor een groot deel kunnen vinden in de (grote lijnen van de) visie over de nieuwe aanbesteding, zoals deze in de voorlopige NvU verwoord is.

Dit belang is des te groter, omdat een langdurige en intensieve samenwerking tussen dezelfde partijen gedurende de looptijd van de nieuwe concessie plaats zal vinden in de zogenaamde ontwikkelteams, die het permanent ontwikkelen van het vervoersaanbod als centrale taak hebben. Ook vanuit deze optiek kan de samenwerking alleen maar toegejuicht worden.

De betrokkenheid van een breed scala aan betrokken partijen, met elk een eigen focus, inbreng en belangen, heeft echter ook tot gevolg dat overeenstemming op alle aspecten niet altijd evident is. In combinatie met de planning heeft dit gevolgen voor de voorbereiding van de besluitvorming. Het tijdspad, waar overigens vanuit begrijpelijke redenen voor gekozen is, laat het niet toe om keuzes te maken op basis van onderbouwde en doorberekende 'harde' argumenten. Een snelle besluitvorming binnen dit tijdspad is enerzijds noodzakelijk, maar van de andere kant is de diversiteit in de uitgangspunten groot. Deze diversiteit leidt voortdurend tot discussie, nuancering en heroverwegingen van de uitgangspunten. Deze discussie is noodzakelijk, maar leidt in deze fase van het proces ook tot vertraging in strategische keuzes.

Doordat de totstandkoming van de NvU plaats vindt binnen een zeer strak tijdspad, is 'de stand van zaken' gedurende deze fase een zeer variabel begrip en volgen de ontwikkelingen elkaar (te) snel op. Als gevolg hiervan was er vaak sprake van een verschil in 'kennisniveau' tussen partijen over de voortgang van de visie. Opgeteld bij de bestaande verschillen in kennisniveau tussen partijen (iedere partij zit er vanuit een andere rol met een andere achtergrond) bemoeilijkt dit de communicatie tussen partijen in het proces. Doordat verscheidene overlegstructuren elkaar kruisen werd dit effect nog versterkt. Het proces heeft daarbij ook nog voor een deel in de vakantieperiode plaatsgevonden, waardoor niet alle partijen op elk moment in het proces vertegenwoordigd waren.

Het strakke tijdspad heeft dus tot gevolg dat gemeenten en andere betrokken partijen onvoldoende ruimte hebben gehad om overeenstemming op alle aspecten te bereiken en gevolgen van keuzes door te berekenen. De keuzes dienen als het ware gemaakt te worden, vóórdat deze optimaal onderbouwd kunnen worden. Deze onzekerheid leidt tot een gereserveerde houding van de gemeenten betreffende keuzes over verantwoordelijkheden en taken (zoals de invulling van de zoekgebieden). Omdat de gevolgen van deze keuzes verstrekkende gevolgen hebben voor alle gebruikers van het OV, onderkennen de gemeenten des te meer het belang van een gezamenlijke visievorming. Als gemeenten en provincie in de uitvoering willen samenwerken aan nieuwe maatwerkoplossingen voor deze gebieden, is het cruciaal dat de visie ook op voldoende bijval van de gemeenten kan rekenen.

Dit is getracht te bereiken door gemeenten en andere organisaties te laten meedenken en bij de ontwikkeling van de visie en deze te becommentarieren. Het is van belang dat de provincie meer details verschaft over het verdere proces, met name over de volgende fasen (Programma van Eisen en het bestek), de wijze waarop de gemeenten hierbij betrokken zijn en de bijbehorende planning.

Eerder genoemde aandachtspunten gelden echter als belangrijke kanttekening bij de aanname dat er draagvlak is onder alle betrokkenen in het proces. Dit geldt overigens ook voor de totstandkoming van deze gezamenlijke reactie. De reactie op de NvU komt tot stand in een fase waarin nog (te) veel onduidelijkheid is over de gevolgen van de keuzes in de NvU. Hetzelfde geldt voor alle gemeenten afzonderlijk, die deze reactie snel moeten voorzien van hun 'gemeentelijke couleur locale'. Dit komt de kwaliteit niet altijd ten goede.

Ondanks deze kanttekeningen blijft het uitgangspunt om alle partijen in een vroegtijdig stadium aan tafel te hebben lovenswaardig. Nogmaals, deze maatschappelijke verkenning heeft ook bijgedragen aan een NvU die inhoudelijk al op redelijk veel consensus kan rekenen van betrokken partijen. Toch zijn er nog een aantal aandachtspunten en opmerkingen aangaande de inhoud die aan bod komen. Hierbij is getracht zo veel mogelijk rekening te houden met de indeling van de NvU.

Inhoudelijke aandachtspunten

1. Ambities en doelen

Genoodzaakt door de veranderende financiële situatie zullen keuzes gemaakt moeten worden over hoe omgegaan dient te worden met een geringer vervoersaanbod. Concreet zullen ten opzichte van het huidige vervoersaanbod elementen vervallen en/of anders ingevuld worden. Er wordt uitgegaan van een forse afname in het vervoersaanbod (huidige inschatting van afname tot wel 25% van het huidige vervoersaanbod) door stijgende (index-) prijzen in de vervoerssector, de (te) lage prijs in de huidige contracten en andere ontwikkelingen, zoals de afschaffing van de studentenjaarkaart. Deze situatie maakt het handhaven van het huidige vervoerssysteem onmogelijk. De vraag is dus niet óf het systeem anders ingericht dient te worden, maar in welke mate en op welke wijze.

Mede gedwongen door deze ontwikkelingen is de huidige concessie geëvalueerd. Mede op basis van de sterke en minder sterke punten zijn de uitgangspunten voor de nieuwe concessie bepaald. Het verwerken van de lessen uit het verleden is een goede zaak. Inhoudelijk zijn de sterke punten en de verbeterpunten herkenbaar. Speciale aandacht verdient het verbeterpunt 'Integratie OV – Regiotaxi'. Het is te makkelijk om het concept Regiotaxi OV-WMO af te schrijven op basis van de ervaringen in de huidige concessie, want het voorwaardenscheppend beleid was onvoldoende gericht op een gebruik van Regiotaxi als OV-middel. Hierdoor is Regiotaxi uitgegroeid tot een systeem dat in de praktijk vrijwel uitsluitend door WMO-ers wordt gebruikt. Bij een andere aanbestedingswijze en andere afspraken met de vervoerder, kan Regiotaxi OV een zeer deugdelijk vervoersproduct zijn. Voorbeelden in den lande, in regio's waar wel gericht beleid is gevoerd, bewijzen namelijk de waarde van een dergelijk vraagafhankelijk vervoersysteem als onderdeel van het gehele OV netwerk. Het dient in de lessen van de vorige aanbesteding duidelijk te worden meegenomen dat het huidige dysfunctioneren van Regiotaxi OV niet het gevolg is van het vervoersproduct op zich, maar van onjuiste kaders en ontbrekende randvoorwaarden.

Naast de lessen uit de huidige concessie dient rekening te worden gehouden met ontwikkelingen die de vraag naar vervoer sterk beïnvloeden, zoals demografische ontwikkelingen in combinatie met teruglopende financiën op de verschillende overheidsniveaus (provincie en gemeenten).

Op de eerste plaats leiden demografische ontwikkelingen, zoals bevolkingskrimp, vergrijzing en ontgroening tot veranderingen in de vervoersvraag. Enerzijds kan het belang van bestemmingen uit het huidige doelgroepenvervoer (DGV), bijv. verzorgingshuizen toenemen, terwijl anderszijds een heroriëntatie plaats kan vinden in het OV (denk aan afnemende groei werkgelegenheid, het nieuwe werken, afschaffing studenten Ov-kaart etc.). Dit biedt mogelijkheden (noodzaak) tot combinaties en afstemming van het OV op de vervoersbehoefte van (potentiele) doelgroepen. Men dient de reizigers uit het DGV nadrukkelijker als potentiële reizigers in het OV te beschouwen.

Het totale vervoersaanbod (OV, doelgroepenvervoer en maatwerk) dient gezamenlijk

ontwikkeld te worden, om binnen de beschikbare budgetten passend vervoer aan te bieden op de diverse vervoersvraag. Dit uitgangspunt is volgens de gemeente positief en biedt mogelijkheden, mits er duidelijke afspraken zijn over verantwoordelijkheden en budgetten.

De centrale ambities in de NvU zijn bepalend voor de keuzes voor de nieuwe inrichting van het vervoerssysteem en worden als volgt gedefinieerd:

A. De reiziger centraal, dwz vraaggericht ipv aanbodgericht;
B. Naadloos OV systeem, voortbouwend op visgraatmodel;
C. Bevorderen maatschappelijke participatie: elke burger moet zich kunnen verplaatsen;
D. OV zonder grenzen: aansluiting op (inter-) nationale knooppunten;

A. Vraaggericht i.p.v. aanbodgericht vervoer

De focus op de sociale functie van het OV is in de huidige concessie vormgegeven middels een ondergrens, die aangeeft dat alle dorpen met minimaal 400 inwoners op het OV netwerk aangesloten dienen te zijn. Deze ondergrens wordt losgelaten, maar het is nog onduidelijk wat hiervoor in de plaats komt, om de sociale functie van het OV te waarborgen. Het vervoer zal in de nieuwe concessie meer vraaggestuurd zijn in plaats van aanbodgestuurd. Een gedefinieerde ondergrens van die vraag ontbreekt echter. Dat wil zeggen dat trajecten waar meer reizigers gebruik van maken, prioriteit krijgen. Doordat de aantallen en de 'dikte' van de vervoersstromen in het DGV lager zijn dan in het OV, kan deze ontwikkeling leiden tot meer focus op zware trajecten en isolatie van andere bestemmingen. Zonder de gedefinieerde ondergrens, kan deze vraaggestuurde aanpak leiden tot een groei in het aantal 'geïsoleerde' gebieden, de zogenaamde *zoekgebieden*.

Er vindt in de NvU een verschuiving plaats in de rol van het OV ten opzichte van de huidige concessie, namelijk van het ontsluiten van woonkernen en wijken naar het vergroten van de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen. De focus wordt verlegd naar de ontwikkeling van economische topsectoren en de bereikbaarheid ervan. De gemeenten onderschrijven in principe deze keuze: goed OV kan een belangrijke bijdrage leveren aan de economische ontwikkeling van Limburg. Maar de keuze voor een efficiënt en snel OV netwerk in deze fase heeft gevolgen voor het aantal en de grootte van de zoekgebieden. Het is onduidelijk hoe deze ingevuld zullen worden, hoe de verantwoordelijkheden verdeeld zijn en welke middelen hiervoor ingezet kunnen worden. Op dit gebied zijn toezeggingen nodig, waarin de verbanden tussen de keuze en de gevolgen van de keuze voor de zoekgebieden worden vastgelegd. Hiermee wordt bedoeld dat bij de keuze voor een sneller en efficiënter OV-netwerk, met als gevolg dat er meer en grotere zoekgebieden zullen ontstaan, ook meer middelen beschikbaar zullen zijn voor de invulling van de zoekgebieden. Is dit verband er niet, dan zullen gemeenten logischerwijs opteren voor een meer ontsluitend OV-netwerk.

Hoewel vanuit efficiency te begrijpen, staat de keuze voor een vraaggericht OV ons inziens wel haaks op het beleid van de provincie om de vitaliteit en leefbaarheid van het landelijk gebied en de kleine kernen daarin te versterken. Juist in deze tijd waarin de voorzieningen in de kleine kernen en stedelijke wijken steeds verder onder druk komen te staan, neemt het belang van een goede bereikbaarheid van de grote stad vanuit die kleine kernen recht evenredig toe.
Wanneer het openbaar vervoer dan tegelijkertijd een terugtrekkende beweging maakt, ligt

isolement en dus een ongewenst, toenemend autobezit- en gebruik voor de hand. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat een nieuwe OV-visie deze ongewenste effecten met zich meebrengt?

Uit bovenstaande kan men afleiden dat terugtrekkend OV negatieve effecten heeft, die zich naar de gemeenten kunnen vertalen in een toenemende toestroom in het DGV (door grotere afstanden naar haltes) en beperkingen in de mogelijkheden voor overheveling van het DGV naar het OV. Het bieden van oplossingen en reisalternatieven in geval van terugtrekkend OV is primair verantwoordelijkheid van de provincie en zij zal hier voor de nodige financiele en organisatorische kaders moeten zorgen.

B. Naadloos OV systeem

In de nieuwe concessie zal een grotere rol zijn weggelegd voor multimodaliteit, waarbij verschillende vormen van vervoer (trein, bus) goed op elkaar aansluiten, het zogenaamde visgraatmodel. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van knooppunten en tophaltes.

De focus hierbij ligt nadrukkelijk op de verbindingen met voldoende vraag, snel en hoogfrequent OV, efficiënte lijnen en het verbinden van centrale knooppunten. Vervolgens komen er ontsluitende lijnen bij, die aansluiten op de visgraat. Op de plaatsen met weinig vraag komen maatwerkoplossingen. Deze niveaus worden gebundeld in een integraal vervoerssysteem, namelijk het *Limburgnet*. Onduidelijk is wat voldoende vraag is en hoe de vraag bepaald gaat worden. Daarmee is dus ook niet duidelijk op welke vraag het ontwerp van het *Limburgnet* gebaseerd gaat worden.

Voor gemeenten en met name het doelgroepenvervoer zullen de maatwerkoplossingen van doorslaggevend belang zijn voor voldoende lokaal vervoersaanbod. Dit sluit aan op het commentaar op voorgaand punt, er is te veel onduidelijkheid over de middelen en de mogelijkheden voor deze maatwerkoplossingen en in welke mate deze voorzien in de lokale vervoersbehoefte (inclusief doelgroepen).

De gemeenten en het doelgroepenvervoer zijn overigens betrokken bij de totstandkoming van het Limburgnet. Maar door een sterke focus op aantallen en 'dikke lijnen' lijkt een scenario met veel en grote zoekgebieden in praktijk het meest voor de hand te liggen. Wederom is een goede afweging in deze afhankelijk van de 'doorberekening' van deze winst naar een budget voor de invulling van de zoekgebieden. Echter de grote vraag is of er daadwerkelijk sprake zal zijn van voldoende 'winst' door het louter verstrakken van lijnen. Ons inziens levert een paar minuten rijtijdwinst, op lijnen die voor de rest dezelfde (halfsuurs-) frequentie houden als in de huidige OV-concessie, niet de gewenste meerwaarde en dus reizigersgroei op. Wanneer dit daarnaast gepaard gaat met het weghalen van OV in andere stadsdelen, wijken en kernen is vanuit gemeenteperspectief de afweging snel gemaakt.

Hoogfrequent OV veronderstelt ons inziens minimaal een 15' frequentie wil het, naast andere factoren als bv. reistijd en prijs, een aantrekkelijk alternatief vormen. Een dergelijke hoge frequentie is echter dermate duur, dat er naar alle waarschijnlijkheid niet of nauwelijks middelen overblijven om een acceptabel vervoersalternatief in de zoekgebieden te kunnen bieden, tenzij wellicht de hoge frequentie alleen in de spitsperioden wordt aangeboden.
Op dit moment is voor ons echter onvoldoende duldelijk hoe dit allemaal op elkaar

inwerkt. Sterker nog, het bedieningsniveau wordt eigenlijk niet aangegeven.

De (potentiële) vervoerders zullen in een nader vast te stellen kader ook meedenken met het ontwerpen van het Limburgnet. De vervoerders zullen maatwerkoplossingen voor de zoekgebieden aanbieden als onderdeel van de aanbesteding. Op dit aspect is aansturing door de overheden nodig, om te voorkomen dat de vervoerder de ontwikkeling van nieuwe producten alleen zal baseren op mogelijke opbrengsten, waardoor de sociale functie van het OV onderbelicht wordt. Het risico ontstaat dat de ontwikkelingen gericht zullen zijn op bepaalde doelgroepen die veel of op vaste trajecten reizen (belangrijke bestemmingen). De klanten (met name doelgroepen) met een lokale vervoersbehoefte (in de zoekgebieden) kunnen hierdoor beperkt worden in hun mogelijkheden.

C. Sociale functie, leefbaarheid en maatschappelijke participatie

De balans tussen de economische en sociale functie van het OV lijkt in de NvU door te schieten. De ondergrens, die in de huidige aanbesteding bijdraagt aan de waarborging van de sociale functie, wordt losgelaten. Het is niet duidelijk wat hiervoor in de plaats komt. De focus ligt dan ook - meer dan voorheen - op de economische functie. De centrale vraag hierbij is of de verschuiving naar de economische functie breed (politiek) gedragen en is men zich bewust van de gevolgen van deze verschuiving voor de lokale vervoersvoorzieningen?

In de NvU lijkt de hang naar de economische functie dus sterker, maar het bevorderen van de maatschappelijke participatie, dat wil zeggen de mogelijkheid dat elke burger zich kan verplaatsen, is expliciet opgenomen in de centrale ambities van het OV. Hierdoor komt een ander belangrijk punt aan de orde, de prioritering van de ambities. Een sterkere hang naar de sociale dan wel de economische functie van het OV leidt tot andere strategische keuzes. Door beide ambities in de NvU op te nemen, zonder duidelijke onderlinge prioriteitstelling, is het moeilijk om deze keuzes te maken en te sturen. De gemaakte keuzes in de NvU lijken gebaseerd op economische motieven. Dit roept vragen op over de rol en het belang van de sociale functie van het OV in de ogen van de provincie.

Tenslotte een aandachtpunt betreffende de definitie van maatschappelijke participatie, dat wordt uitgelegd als het actief bijdragen van de burgers aan het vervoer (vrijwilligers). De gemeenten hanteren doorgaans een definitie, die meer gericht is op het beleid dat de overheid voert om de maatschappelijke participatie te bevorderen. Het is te beperkt om het bevorderen van maatschappelijke participatie uit te leggen alsof de burgers hun eigen vervoer dienen te regelen. Het vervoerssysteem dient de burger juist mogelijkheden te bieden om te participeren. Hierbij is dus ook een duidelijke rol weggelegd voor de overheden die het vervoerssysteem inrichten.

De provincie dient bovendien haar maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen, als het gaat over het voorkomen van de negatieve gevolgen van minder OV op de totale zorgkosten, zoals verminderde bereikbaarheid van (zorg-) voorzieningen en toenemende aanspraak op duurdere alternatieven zoals DGV. Ongeacht welke overheid deze kosten betaalt, is het (mede-) verantwoordelijkheid van de provincie om deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk te voorkomen.

De terugtrekkende werking van het OV belemmert ook de resultaten van andere overheden

(landelijk en gemeentenlijk), die veel inspanningen en investeringen leveren om de leefbaarheid en maatschappelijke samenhang te bevorderen. Vervoer is hiervoor een belangrijke voorwaarde.

D. OV zonder grenzen

Limburg is een grensprovincie en het is begrijpelijk dat de internationale verbondenheid centraal staat op de provinciale vervoersagenda. De verbetering van het bovenregionale en internationale treinverkeer voorziet echter in zeer beperkte mate in de lokale mobiliteitsbehoefte van de (potentiele) doelgroepen. Het zwaartepunt van hun verplaatsingsbehoefte bevindt zich juist in de lokale sfeer, een goede bereikbaarheid van meerdere bestemmingen in de directe omgeving (lokale bestemmingen) en is meer gefragmenteerd.

Ondanks dat de gemeente deze ambitie begrijpen en ook steunen, zijn zij er zich van bewust dat deze ambities en het belang ervan binnen de totale concessie grote gevolgen kan hebben voor de 'onderkant van de markt'. Ook voor de gemeenten heeft grensoverschrijdend OV hoge prioriteit, maar tegelijkertijd dient er een (financiele) waarborg te zijn voor een (minimale) invulling van de zoekgebieden.

2. De reikwijdte van de concessie

De aanbesteding zal al het Openbaar Vervoer omvatten. Het Limburgnet, dat momenteel nog in ontwikkeling is, zal hierbij als uitgangspunt dienen. Het doelgroepenvervoer is geen onderdeel van de OV-concessie en wordt door de gemeenten apart aanbesteed. Een deel van de maatwerkoplossingen voor de zoekgebieden, welke niet op voorhand kunnen worden gedefinieerd, worden als opties in de aanbesteding meegenomen. Bij het bieden van maatwerk wordt een nauwe samenwerking tussen gemeenten en provincie voorgesteld, waar de gemeenten zich in kunnen vinden. Op deze wijze kan het maatwerk dusdanig vorm worden gegeven, dat OV en DGV elkaar aanvullen en versterken en - waar mogelijk - integraal worden uitgevoerd. Een aangepaste rol van het concept Regiotaxi en particuliere initiatieven kunnen hierin als overwegingen worden meegenomen.

De NvU gaat uit van een volgtijdelijke aanbesteding, welke voordelen heeft, maar waarbij ook kanttekeningen geplaatst kunnen worden. Op de eerste plaats is niet geheel duidelijk waarom de provincie expliciet voor deze contructie heeft gekozen. Omdat ook een gezamenlijke aanbesteding volgens de gemeenten voordelen heeft, zouden zij graag inzicht hebben in de overwegingen die hierin een rol gespeeld hebben. Verder vragen de gemeenten zich af of deze keuze nog in heroverweging genomen kan worden, als de gemeenten hier behoefte aan hebben?

A. Volgtijdelijke aanbesteding

Het idee is om het vervoer volgtijdelijk aan te besteden. Dat wil zeggen dat de provincie eerst het OV (trein, bus etc.) aanbesteed, gericht op de 'dikke stromen'. In deze aanbesteding speelt het Limburgnet een belangrijke rol. Vervolgens besteden de gemeenten het doelgroepenvervoer aan. Tenslotte zoeken provincie en gemeenten samen met vervoerders naar maatwerkoplossingen voor de zoekgebieden tussen OV en DGV. Op die manier kunnen de gemeenten hun aanbesteding afstemmen op de daadwerkelijke inrichting van het OV, omdat dit in de eerste aanbesteding geregeld is.

In principe kan deze deze volgtijdelijke aanbesteding voordelen voor de gemeenten bieden. Bij de aanbesteding van het DGV kan men namelijk uitgaan van een 'vastgesteld pakket OV'. Dit schept duidelijkheid. Van de andere kant beperkt dit ook de bewegingsruimte om het OV in de eerste stap optimaal af te stemmen op de lokale vervoersbehoefte.

Deze volgtijdelijke aanbesteding is voor de doelgroepen alleen gunstig, als in de eerste aanbesteding van het OV door de provincie (in het Limburgnet) rekening wordt gehouden met de doelgroepen. Om in een later stadium de mogelijkheden voor het gebruik van het OV door de doelgroepen optimaal te kunnen benutten, moet men hier in de eerste fase al rekening mee houden bij de inrichting van het OV. Als men bij de bepaling van het Limburgnet de 'dikte' van de vervoersstromen als uitgangspunt neemt, zal de inrichting onvoldoende doelgroep vriendelijk zijn. De gemeenten en ook het DGV zijn weliswaar bij de totstandkoming hiervan betrokken en kunnen de inrichting van dit net mede bepalen. De resultaten daarvan zijn op dit moment echter nog niet bekend. Vanuit die optiek is het bepalen van wat OV is, en daarmee tot de verantwoordelijkheid van de Provincie behoort, van groot belang.

Aandachtspunt bij de volgtijdelijke aanbesteding is het tijdpad. Het hue Regiotaxi Wmo vervoerscontract eindigt immers ook in december 2016 en zal hoe dan ook en in welke vorm dan ook, voor die tijd opnieuw aanbesteed moeten zijn.

Het idee is dat provincie en gemeente in een laatste fase onderling een oplossing gaan zoeken voor de organisatie van het vervoer in de *witte vlekken* of *zoekgebieden*. De vraag is in hoeverre men hierbij beperkt gaat worden door de keuzes in de eerste stap van de aanbesteding. De mogelijkheden voor de maatwerkoplossingen zijn dus direct afhankelijk van de keuzes in de aanbesteding van het OV. Daardoor is de betrokkenheid van de gemeenten bij de aanbesteding van het OV (ontwikkeling Limburgnet) van groot belang.

Het is aannemelijk dat door wijzigingen in het OV netwerk (minder omvangrijk en minder reikwijdte) de toeloop (en kosten) in het DGV toeneemt, omdat de mogelijkheden voor gebruik van het OV een belangrijke rol spelen in het indicatieproces voor het DGV. De grootte van deze effecten is zonder duidelijkheid over de eerste fase van de aanbesteding niet in te schatten.

Een bijkomend gevolg van de volgtijdelijke aanbesteding is de prioritering van de middelen. Het budget dat resteert om de maatwerkoplossingen te realiseren is afhankelijk van het aanbestedingsresultaat van de aanbesteding van het OV door de provincie. In hoeverre houdt de provincie hier rekening mee in de eerste aanbesteding? Wordt er een minimum bedrag gereserveerd voor de maatwerkoplossingen? Hoe verhoudt dit bedrag zich tot de gevolgen van de aanbesteding voor de omvang van de zoekgebieden? Een extra complicerende factor hierbij is dat een deel van de maatwerkoplossingen al in de eerste fase worden meegenomen. Het opsplitsen van de maatwerkoplossingen naar de eerste en de laatste fase van de volgtijdelijke aanbesteding, schept veel onduidelijkheid.

Op voorhand dienen afspraken gemaakt te worden over het (minimale) budget voor het OV-deel van de maatwerkoplossingen. Bij voorkeur zijn deze afspraken gebaseerd op de elementen die wel/niet in de aanbesteding OV zijn opgenomen en wat de gevolgen daarvan zijn voor de maatwerkoplossingen. Het minimale budget voor de maatwerkoplossingen (OV deel) kan hier dan op worden afgestemd. Hiermee gerelateerd dienen ook afspraken gemaakt te worden over de verantwoordelijkheden. Door het ontbreken van een ondergrens en een onbekend resterend budget voor het maatwerk in de zoekgebieden, bestaat de kans dat er in de zoekgebieden geen OV voorzieningen zijn. Tegelijkertijd bestaat onduidelijkheid over wie de verantwoordelijkheid heeft om hier een oplossing voor te bieden (en te financieren).

Gezien de insteek in de NvU dat de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk gescheiden zullen worden gehouden (d.w.z. OV=provincie en DGV = gemeenten), zijn de volgende vragen belangrijk:

- Waar houdt OV op?
- Wanneer is er sprake van maatwerk?
- Wie is (in welke verhouding) verantwoordelijk voor het bieden van maatwerk?

Op basis van de antwoorden op deze vragen kunnen afspraken gemaakt worden over een eventueel over te hevelen deel van de OV-middelen naar de gemeenten of om overheveling van een deel van de gemeentelijke doelgroep-middelen naar de Provincie, om maatwerkoplossingen mogelijk te maken.

Ervaringen in de huidige aanbesteding (onderdeel Regiotaxi OV) tonen aan dat het niet persé raadzaam is om een integrale OV-concessie te combineren met vervoersproducten voor de zoekgebieden. Door dit samen te pakken in de aanbesteding kunnen tegenstrijdigheden ontstaan, met het risico dat bepaalde onderdelen (maatwerk) niet van de grond komen. Het verzoek aan de provincie om hier goed over na te denken en de te hanteren strategie in onderling overleg met de gemeenten te bepalen.

B. Concessie indeling en concessieduur

De keuzes voor de voorgestelde looptijd van de nieuwe concessie (15 jaar) en de concessie indeling (Limburg breed) lijken op basis van de NvU voordelen te bieden, waardoor de gemeenten zich hierin kunnen vinden. Hierbij dient wel de kanttekening geplaatst te worden dat de (lange) duur van de concessie het belang van flexibiliteit in de aanbesteding vergroot.

3. Ontwikkeling vervoersaanbod

In de nieuwe aanbesteding zal voortdurend worden gewerkt aan de ontwikkeling van het vervoersaanbod. Gezien de snelheid waarin relevante ontwikkelingen op diverse gebieden elkaar opvolgen, is dit een zeer goed uitgangspunt. Over de samenstelling (Provincie, gemeenten, ROL, VKKL, vervoerder) van de ontwikkelteams ontstaat steeds meer duidelijkheid. De precieze taken, verantwoordelijkheden en verdere invulling van de ontwikkelteams worden nog verder uitgewerkt. De gemeenten kijken met belangstelling uit naar deze uitwerking. Ook de rol van het doelgroepenvervoer in deze ontwikkelteams is voor de gemeenten van bovengemiddeld belang. Het is nuttig als de provincie die rol duidelijker kan uitwerken.

Ook het uitgangspunt om in de concessie te kiezen voor meer flexibiliteit is in deze context een heel goede keuze.

Op deze aspecten steunen de gemeenten de gemaakte keuzes.

4. Financiën

De uitgangspunten dat de aanbesteding wordt gebaseerd op een reële prijsstelling, de verhouding prijs-kwaliteit (dus niet alléén prijs) staat centraal, de opbrengstverantwoordelijkheid ligt bij de vervoerder en de risicospreiding tussen vervoerder en opdrachtgever zijn volgens de gemeenten allen goede keuzes.

De financiële druk is hoog en dit zal het vervoersaanbod beïnvloeden. Doordat de sterkte van de effecten op het vervoersaanbod afhankelijk zijn van het aanbestedingsresultaat, zijn de financiële kaders onduidelijkheid. In een volgtijdelijke aanbesteding is hierdoor ook de hoogte van het beschikbare budget voor de laatste stap, het ontwikkelen van maatwerk, hoogst onzeker. Door de combinatie van het loslaten van de ondergrens en de teruglopende OV financiën ontstaat onzekerheid over de voorzieningen aan de onderkant. Te meer omdat wordt gesteld dat vervoer alleen wordt aangeboden als het budget het toelaat, met prioriteit op verbindingen met veel vervoersvraag. Deze prioritering vergroot de ongerustheid vanuit deze optiek.

De provincie reserveert hiervoor een gelimiteerd bedrag, maar de hoogte hiervan is niet bekend. Het deel van het OV budget dat naar de gemeenten zou kunnen gaan, zal bovendien niet toegevoegd worden aan de middelen DGV. Het bij elkaar voegen van de middelen is juist belangrijk, omdat een integraal vervoersysteem op die wijze efficiënter kan worden ingericht. Dit strikte onderscheid belemmert de integratie van OV en DGV. Dit uitgangspunt willen de gemeenten dan ook graag ter discussie stellen.

Daar komt bij dat ook op gemeenteniveau sprake is van financiële druk. Als ten gevolge van de inrichting van de OV concessie de toeloop naar DGV toeneemt, zullen gemeenten dit dus 'dubbel' voelen. Het is heel belangrijk om hier goed bij stil te staan. Op dit moment wordt gewerkt aan een manier om deze effecten in kaart te brengen. Dit is voor de gemeenten van doorslaggevend belang om in te stemmen met keuzes in het kader van de ontwikkeling van het Limburgnet.

In de NvU wordt voorgesteld om de gemeenten, meer dan nu het geval is, medeverantwoordelijk te maken voor de beschikbaarheid van specifieke OV infrastructuur, i.c. weginfrastructuur, knooppunten en (top)haltes en een en ander vast te leggen in contracten of convenanten. Enerzijds is nog volstrekt onduidelijk wat hier exact mee bedoeld wordt en in hoeverre dit afwijkt van hetgeen gemeenten op dit moment doen. Anderzijds wijzen wij er op dat gemeenten voor deze zaken doorgaans geen structureel budget ter beschikking hebben en dus, in het licht van de financiële perspectieven voor de gemeenten èn de afnemende BDU, hieraan invulling geven geen vanzelfsprekendheid zal zijn.

5. Monitoring en eisen aan de uitvoering

De nuancering van de keuzes inzake ambities, doelen, focus en volgtijdelijke aanbesteding heeft gevolgen voor de inrichting van het vervoer. Doordat op dit niveau nog vraagtekens bestaan, is het op dit moment wellicht nog te vroeg om diep in te gaan op de uitwerking van de uitvoeringsaspecten, zoals de monitoring en eisen aan het OV. Aangezien deze punten wel in de NvU beschreven worden, kan hier toch al enig commentaar op worden gegeven.

A. Monitoring en regiecentrale

In de nieuwe concessie zal de monitoring meer als voorheen gebeuren op basis van resultaten. Deze methode van zogenaamde outputsturing stelt hoge eisen aan de organisatie die deze professionele monitoring gaat uitvoeren. Deze eisen worden hoger als het vervoersaanbod complexer is. Dit lijkt het geval te zijn als men maatwerkoplossingen gaat toepassen, omdat hierdoor de verscheidenheid in vervoer toeneemt. De vraag die opkomt is dan ook met name hoe deze outputsturing voor de maatwerkoplossingen kan worden vormgegeven en wie deze taken gaat uitvoeren.

In de NvU wordt voorlopig uitgegaan van ontwikkelteams, waarin vervoerders samen met gemeenten en provincie samen het vervoersaanbod permanent verder blijven ontwikkelen. De wijze waarop deze teams zullen functioneren, wordt in het Programma van Eisen vastgelegd en is nu slechts gedeeltelijk bekend. Het lijkt in eerste instantie niet reëel om de taken van monitoring bij de ontwikkelteams te leggen. Deze kunnen wel meedenken in het uitwerken en aanpassen van de sturingsinstrumenten.

Bij de uitwerking van de taken inzake de monitoring kan de rol van een eventuele regiecentrale worden meegenomen. In lijn van de landelijke ontwikkelingen wordt een regiecentrale die verschillende vormen van vervoer integraal zal uitvoeren, als een reële mogelijkheid gezien. Over de exacte invulling van de taken en verantwoordelijkheden van deze regiecentrale wordt nog gediscussieerd, maar de constructive speelt wel een centrale rol in de ontwikkeling van maatwerkoplossingen en integratie van OV en DGV. Met name monitoringstaken over het maatwerkvervoer zou een van deze taken kunnen zijn.

Door toedoen van een aantal keuzes in de NvU, zoals de outputsturing en de nadruk op samenwerking, wordt de mogelijke rol van een regionale regiecentrale in potentie nog belangrijker.

Het is belangrijk dat in de NvU wordt ingegaan op verschillende mogelijke rollen (zoals regisseur en/of contractbeheerder) van een regionale regiecentrale:

- relatie en afstemmning met de ontwikkelteams;
- Integratie van DGV met OV;
- Ontwikkelen van (lokale) maatwerkoplossingen en nieuwe producten voor dezoekgebieden;
- Het waarborgen van de sociale functie van het OV;
- Het uitvoeren van taken op gebied van monitoring, aansturing, klachtenafhandeling, administratie, facturatie etc.;
- Aansturen op intermodale afstemming (inclusief DGV) van reisinformatie, betaalmiddelen etc.

In deze context is wederom duidelijkheid over de verdeling van de middelen en verantwoordelijkheden van groot belang. Ook een goede afstemming tussen de taken van de regiecentrale en de ontwikkelteams is noodzakelijk.

B. Eisen aan Openbaar Vervoer

Het uiteindelijke resultaat van de vorming van het Limburgnet ligt momenteel nog niet vast. Het Limburgnet zal de basis vormen voor de verdere uitwerking van het Programma van Eisen (PvE). In dit proces houdt de provincie vast aan een aantal uitgangspunten, die gericht zijn op het verwezenlijken van centrale ambities. De gemeenten kunnen zich grotendeels in deze aanpak vinden, met inachtneming van de beschreven opmerkingen en onder voorbehoud van beschreven voorwaarden en antwoorden op gestelde vragen.

In de NvU wordt een eerste voorzet gegeven van de eisen die in het PvE geoperationaliseerd zullen worden. De opsomming van deze uitvoeringsaspecten oogt compleet en hier zijn verder vanuit de gemeenten geen opmerkingen bij. Toch verdient een aantal zaken speciale aandacht, die vooral van belang is om de gewenste integratie tussen OV en DGV mogelijk te maken.

<u>Betaalmiddelen en gebruik OV Chipkaart</u>

De provincie zegt mee te helpen met projecten om reizen met de chipkaart over de grens en grensoverschrijdende kaartsoorten te stimuleren. Ook de vervoerder wordt gestimuleerd om nieuwe kaartsoorten te ontwikkelen in afstemming met OV autoriteiten. Deze projecten zullen zich ook moeten richten op vervoerstype/modaliteit- overschrijdende betaalmiddelen, zodat ook reizen met het DGV en OV makkelijk gecombineerd kan worden. Daarover worden nu geen uitspraken gedaan in de NvU, maar dit is absoluut een voorwaarde om de integratie van DGV en OV te optimaliseren.

Het gebruik van de OV chipkaart wordt door veel gebruikers van het DGV als een barrière ervaren om het OV te gebruiken. Projecten om dit op elkaar af te stemmen zijn wenselijk om reizen op DGV-OV trajecten mogelijk te maken. Voor reizigers in het DGV weegt gebruikersgemak zwaarder dan de geldende tarieven. Als in het OV wordt vastgehouden aan het uitgangspunt dat de OV-chipkaart het enige wettelijke betaalmiddel is in het OV, dient vanuit het DGV overwogen te worden om dit ook in het DGV in te voeren om de integratie te bevorderen.

Deze verandering kan verstrekkende (in grootte nog onbekende) gevolgen hebben voor de vervoerskosten in het DGV en geniet dan ook niet de voorkeur van de gemeenten. Het succes van lopende projecten binnen het DGV, waar klanten met een zichtkaart gebruik kunnen maken van het OV, toont aan dat reizen in het OV voor mensen uit het DGV wel degelijk mogelijk is, als het betaalmiddel 'doelgroep vriendelijk' is. Ook de handhaving van soortgelijke betaalmiddelen/reisproducten dient als voorwaarde om de integratie tussen OV en DGV te optimaliseren.

Mentale toegankelijkheid

Op het gebied van reisinformatie en mentale toegankelijkheid wordt innovatieve inbreng van de vervoerder verwacht. Dit betekent een multimodale informatievoorziening en gebruik van technologische ontwikkelingen (apps). Ook promotie van het OV hoort hier bij. Dit wordt geprikkeld door de opbrengst-verantwoordelijkheid bij de vervoerder te leggen. Dit zijn allemaal zeer positieve aspecten, maar ook hier is het van cruciaal belang om dit af te stemmen op het DGV en het DGV mee te nemen als één (of meerdere) modaliteiten van het OV, zodat isolatie en onderlinge scheiding tussen DGV en OV voorkomen wordt. De reisinformatie van DGV en OV gebeurt dus bij voorkeur centraal. Ook hier is weer de rol van een eventuele regionale regiecentrale een optie.

Overige opmerkingen

Het is goed om ook nog bij een aantal andere aspecten van de NvU stil te staan bij de gevolgen voor het doelgroepenvervoer, zonder dat hierbij noodzakelijkerwijs een heroverweging wordt verwacht:

- De groeiende rol van auto en fiets om knooppunten te bereiken. Dit betekent voor de doelgroepen weinig toegevoegde waarde en geen toename van de mogelijkheden om de knooppunten te bereiken, omdat verplaatsingsmogelijkheden per fiets/eigen auto via de indicatie praktisch worden uitgesloten;
- Nieuwe en bestaande vormen van lokaal vervoer sluiten beter aan bij verbindingen met een kleine vervoersvraag dan OV en kunnen als aanvulling op DGV dienen. Deze vormen worden vaak georganiseerd en gerealiseerd door vrijwilligers. Vanuit verschillende kanten worden terecht vraagtekens gesteld bij de visie om vrijwilligers als deel van een structurele oplossing te benoemen. Daarvoor zijn de risico's voor de continuïteit en de kwaliteit van het vervoer te groot. Bovendien leidt dit tot een onoverzichtelijk vervoerssysteem met een gebrek aan uniformiteit en eenduidigheid. Door de teruglopende OV financiën betekent het niet meenemen van vrijwilligersinitiatieven nog minder vervoersaanbod. Er is verdere uitwerking nodig om hierin de juiste keuze te kunnen maken;
- De provincie zal (hogere) eisen stellen aan een goede dienstverlening en een hoog service verlenend personeelsbestand. Dit is een positieve ontwikkeling die de mogelijkheden vergroot om mensen uit het DGV naar het OV te krijgen.

Gedeputeerde Staten van Limburg
T.a.v. drs. Ing. P.F.C.W. van der Broeck
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Geleen, 3 oktober 2013

Betreft: Zienswijze over de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessie

Geachte gedeputeerde/heer Van der Broeck,

Per brief van 29 augustus 2013 hebben alle gemeentebesturen van Limburg, zoals tevens ook Omnibuzz, van u de concept Nota van Uitgangspunten ontvangen voor de nieuwe concessie van het openbaar vervoer voor de periode 2016 tot uiterlijk 2031. In de Nota van Uitgangspunten zijn de beleidskeuzes geformuleerd die koersbepalend zijn voor de inrichting en invulling van de nieuwe concessie voor het toekomstig openbaar vervoer in Limburg. Openbaar vervoer is een basisvoorziening voor alle Limburgers, waarvoor de provincie verantwoordelijk is, behoudens de NS-spoorlijnen.

Een van de provinciale ambities is het bevorderen van maatschappelijke participatie. Het openbaar vervoer draagt er aan bij dat elke burger zich kan verplaatsen. Hier ligt dan ook de nauwe verbinding met de verantwoordelijkheden van de gemeenten op het terrein van doelgroepenvervoer. Juist vanwege de van rijkswege opgelegde bezuinigingen op de doelgroepenbudgetten zullen vanaf nu meer mensen zijn aangewezen op het OV. Naar verwachting zijn er de komende jaren minder financiële middelen beschikbaar voor openbaar vervoer. Echter ook bij de gemeenten zullen de kortingen op het WMO-budget negatieve gevolgen kunnen hebben voor het voorzieningenniveau van het doelgroepenvervoer. Een reden te meer om gezamenlijk op te trekken.

Vanuit deze optiek is integraal beleid en nauwe samenwerking tussen provincie en gemeenten van wezenlijk belang. De gemeenten stellen het op prijs dat ze vroegtijdig geïnformeerd en betrokken zijn bij het proces. Zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau hebben provincie en gemeenten kunnen 'sparren' over de vormgeving van het proces van aanbesteding en de gewenste aandachtspunten in de Nota van Uitgangspunten. Ook in het vervolgtraject zal regelmatig bestuurlijk overleg plaatsvinden, zowel over het proces als over de inhoud vanuit openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

Via het indienen van de zienswijze gaan wij er van uit dat onze visie wordt betrokken bij de verdere voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe concessie. Wij hopen hiermee input te leveren vanuit de gezamenlijke regionale optiek en het doelgroepenvervoer in het bijzonder.

De Nota van Uitgangspunten is de eerste stap in het traject dat moet leiden tot de uiteindelijke gunning aan de daarvoor geselecteerde vervoerder in het najaar van 2014. In de bijlage treft u een uitgebreide reactie vanuit de gemeentelijke belangen op de Nota van Uitgangspunten. Deze zienswijze is tot stand gekomen in overleg met meerdere beleidsambtenaren voor mobiliteit en WMO in Zuid-Limburg. De kernpunten die in deze reactie aan de orde komen zijn de volgende:

- De gemeenten hopen in het verdere proces op dezelfde constructieve wijze met de provincie samen te blijven werken. In lijn van deze samenwerking zouden de gemeenten ook graag de optie uitgewerkt zien, waarin de trapsgewijze aanbesteding wordt losgelaten om gezamenlijk in gedeelde verantwoordelijkheid aan te besteden;

- Inhoudelijk kunnen de gemeenten zich grotendeels vinden in de Nota van Uitgangspunten, maar er is op veel terreinen een gebrek aan duidelijkheid over de verdeling van verantwoordelijkheden en budgetten (invulling geven aan de zoekgebieden, maatwerkoplossingen, infrastructuur etc.). Dit maakt het voor de gemeenten heel moeilijk om de gevolgen van de gekozen uitgangspunten te overzien. De gemeenten verwachten op deze terreinen duidelijkheid in het Programma van Eisen;

- De ontwikkeling van een nieuw vraaggestuurd OV-netwerk met de focus op versterking van de economische knooppunten is begrijpelijk, maar de gemeenten missen vanuit hun optiek een waarborg van de sociale functie van het Openbaar Vervoer. De provincie dient hier in het Programma van Eisen meer aandacht aan te geven. De provincie dient tevens duidelijk aan te geven op welke wijze zij de effecten van terugtrekkend OV in de zoekgebieden (financieel en organisatorisch) zal compenseren, zodat de gemeenten hier geen negatieve (financiële) gevolgen van ondervinden en ook op lokaal niveau een bepaald voorzieningenniveau gegarandeerd kan worden;

- De provincie dient in haar besluitvorming het beleid van de overige overheidsniveaus, gericht op het bevorderen leefbaarheid, zelfredzaamheid en maatschappelijke samenhang mee te nemen. De huidige uitgangspunten kunnen negatieve effecten hebben op de resultaten op deze terreinen en daarmee de investeringen in de leefbaarheid voor een deel te niet doen;

- Om integratie tussen doelgroepen (vervoer) en Openbaar Vervoer mogelijk te maken in de nieuwe concessie, dient het Openbaar Vervoer 'doelgroepvriendelijk' ingericht te worden. Hierbij is met name het vergroten van de mentale toegankelijkheid van groot belang. De gemeenten stellen voor om het doelgroepenvervoer als het ware als extra modaliteit van het Openbaar Vervoer te beschouwen, zodat de afstemming met 'andere modaliteiten' geoptimaliseerd wordt. De belangrijkste elementen zijn integrale reisinformatie en een doelgroepvriendelijk betaalmiddel voor het Openbaar Vervoer, naar het voorbeeld van de huidige jaarkaarten voor WMO-ers;

- Het concept van de Regiotaxi (WMO en OV) dient opnieuw overwogen te worden, in combinatie met ondersteunend beleid. Het afschrijven van het vervoersproduct op basis van de huidige uitvoeringspraktijk is 'te kort door de bocht' en niet gerechtvaardigd, omdat het voorwaardenscheppend beleid ontoereikend is;

- Er zijn voldoende goede voorbeelden van succesvolle vervoersprojecten, gebaseerd op particuliere initiatieven en de inzet van vrijwilligers. Vanuit de optiek van risico's voor de kwaliteit en continuïteit van het vervoer, stellen de gemeenten echter vraagtekens bij een grootschalige 'top-down' toepassing van dit concept als structureel onderdeel van het vervoerssysteem;

- De taken, verantwoordelijkheden en samenstelling van de ontwikkelteams dienen verder uitgewerkt te worden. Hierbij is speciale aandacht voor de rol van de vertegenwoordiging van het doelgroepenvervoer in deze ontwikkelteams zeer wenselijk. Ook dient in dit kader stelling te worden genomen in relatie de eventuele rol van een regionale regiecentrale.

Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten door Provinciale Staten volgt het Programma van Eisen. Hiervoor geldt een inspraaktermijn, die in maart 2014 plaatsvindt. De gemeenten vertrouwen er op bovengenoemde opmerkingen terug te zien in het Programma van Eisen.

Met vriendelijke groet,

Dhr. P. Geenen
Voorzitter Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz
RMO Westelijke Mijnstreek

Dhr. P. van Zutphen
Voorzitter Bestuurlijk Overleg Parkstad en Maastricht

Dhr. N. Aarts
RMO Parkstad

Mevr. M. Damsma
Wethouder Onderwijs, Welzijn en Zorg

Dhr. A. Nuss
RMO Maastricht en Heuvelland

Bijlage:
Voorzet voor de zienswijze van Zuid Limburg op de Nota van Uitgangspunten OV Limburg

EINDE DOCUMENT

EINDE DOCUMENT