

Datum	31 januari 2018 en 6 februari 2018
Locatie	Stadhuis Zaanstad en Stadhuis Purmerend
Opgesteld door	Herman Brühem (h.bruheim@vervoerregio.nl)
Genodigden	Alle raadsleden uit de regio Zaanstreek en Waterland

In opdracht van de Vervoerregio Amsterdam, heeft het onderzoeksbureau MuConsult een onderzoek uitgevoerd waarin de voor- en nadelen van het samenvoegen van de concessies Zaanstreek en Waterland zijn onderzocht. Uit het onderzoek komt naar voren dat de voordelen van samenvoeging aanmerkelijk groter zijn dan de nadelen. Op basis daarvan heeft het dagelijks bestuur in november 2017 een voorgenomen besluit genomen om beide concessies per december 2021 samen te voegen en hiermee samenhangend de concessie Zaanstreek nu met 3 jaar te verlengen. Alvorens een definitief besluit wordt genomen, is een consultatietraject doorlopen.

Het eindrapport van dit onderzoek is begin februari gedeeld met alle raadsleden uit de regio's Zaanstreek en Waterland. Op 31 januari 2018 en op 6 februari 2018 heeft de Vervoerregio twee bijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten heeft de Vervoerregio en MuConsult en toelichting gegeven over het uitgevoerde onderzoek. Daarnaast is aan de raadsleden de mogelijkheid geboden om vragen te stellen en hun mening te delen over het voornemen van het dagelijks bestuur om de concessies Zaanstreek en Waterland per december 2021 samen te voegen en hiermee samenhangend de concessie Zaanstreek nu met 3 jaar te verlengen. Gemeenteraadsleden kunnen standpunten delen met Regioraadsleden uit hun gemeente ten behoeve van bespreking in de Regioraad van 20 februari aanstaande.

*Onderstaand geeft een uiteenzetting van de verschillende vragen vanuit de raadsleden in Zaanstreek en Waterland, met bijbehorende antwoorden:*

#### **Wat zijn de gevolgen voor de tarieven?**

In beide concessies worden op dit moment hetzelfde opstaptarief en kilometertarief gehanteerd en ook het Randstad-Noord abonnement is in beide concessies voor de reiziger beschikbaar. Daarmee zijn de meeste tarieven voor de reizigers in beide concessies gelijk.

Het is voor de vervoerder in de nieuwe concessie niet mogelijk om de tarieven onbeperkt te laten stijgen. In de tariefverordening van de Vervoerregio staat dat de tarieven per jaar niet meer mogen stijgen dan de Landelijke Tariefindex. Dit geldt ook bij overgang naar een nieuwe concessie. De nieuwe concessiehouder mag zijn tarief niet plotsklap fors laten stijgen bij start van de concessie.

#### **In Amstelland-Meerlanden komen veel zero-emissie bussen te rijden maar in Zaanstreek worden er slechts 5 midi-bussen aangeboden tijdens de verlenging. Waarom is bij de verlenging niet verder ingezet op een verduurzaming van het openbaar vervoer in de Zaanstreek?**

De concessie Amstelland-Meerlanden is december 2017 gestart en Connexxion heeft o.a. dankzij het schaalvoordeel de mogelijkheid gehad om een ambitieus voorstel te doen voor het verduurzamen van deze concessie. Bovendien is er veel geld geïnvesteerd door Schiphol in de aanleg van laadinfrastructuur, waarmee de basis is gelegd voor de bieding van Connexxion. Om zero-emissie bussen in Amstelland-Meerlanden mogelijk te maken is ruim twee jaar aan voorbereiding voorafgegaan. Omdat de implementatie van zero-emissie busvervoer veel tijd kost, start de Vervoerregio nu al met de transitie

naar zero emissie busvervoer. In de concessie Zaanstreek wordt gestart met de implementatie van 5 zero-emissie bussen medio 2018. In de concessie Waterland wordt gestart met de transitie naar zero-emissie door het inzetten van 10 zero-emissie voertuigen op lijn 316, inclusief de aanleg van de bijbehorende laadinfrastructuur voor tussentijds snel bijladen (nb: de vijf bussen in de Zaanstreek worden op de stalling bijgeladen. Hier is weinig aanvullende laadapparatuur voor nodig).

**In de presentatie wordt voornamelijk ingegaan op de schaalgrootte voordelen voor de concessie Zaanstreek. Heeft een samenvoeging ook voordelen voor de concessie Waterland?**

Ja, ook voor de concessie Waterland heeft een samenvoeging voordelen vanwege de transitie naar zero-emissie. Door efficiëntere inzet van het materieel is de verwachting dat voor hetzelfde budget meer/beter vervoer kan worden ingekocht. Hiervan profiteren beide concessies.

**Wat betekent een samenvoeging voor de minder drukke gebieden in de regio?**

In het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie worden kaders meegegeven aan de vervoerder. Ook voor het vervoer voor de minder drukke gebieden. De schaalvoordelen van samenvoeging biedt voor dit vervoer meer mogelijkheden dan als deze schaalvoordelen er niet zouden zijn. Daarnaast biedt de samenvoeging kansen voor nieuwe vervoersmogelijkheden in het gebied op de grens van beide concessies (Oostzaan, Landmeer, Den IJp). Hierbij kan gedacht worden aan de ontwikkeling van nieuwe flexibele producten zoals bijvoorbeeld AML-flex dat in de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden is uitgerold.

**Heeft het zin om extra dwarsverbanden te leggen tussen Zaanstreek en Waterland gezien al een spoorlijn aanwezig is tussen beide gebieden?**

In het rapport wordt niet zozeer voorgesteld om een nieuwe buslijn te ontwikkelen maar wel de kans aangegeven dat het landelijk gebied beter ontsloten kan worden door nieuwe flexibele producten. Daarnaast wordt sinds 2016 in de zomermaanden een buslijn tussen de Zaanse Schans en Edam-Volendam geëxploiteerd. Dit vraagt nu veel afstemming tussen beide vervoerders en is vanwege de verdeling van de opbrengsten nu nog minder interessant. Door beide concessies samen te voegen wordt het voor de vervoerder kansrijker deze verbinding te exploiteren en het toeristisch product verder te ontwikkelen.

**In het rapport wordt voornamelijk kwalitatief gewezen op de voor- en nadelen van de samenvoeging. Is aan de hand van andere concessies de voor- en nadelen ook kwantitatief te maken?**

Nee, het is niet mogelijk om de voordelen heel exact kwantitatief te maken omdat dit afhankelijk is van hoe de markt ten tijde van de aanbesteding is. Wel willen vervoerders eerder een extra stap zetten tijdens de aanbesteding om een grote concessie binnen te halen. Dit leidt tot bijvoorbeeld een extra/beter aanbod van vervoer en is positief voor de reizigers.

**Wanneer gaat gestart worden met de nieuwe aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland?**

In het najaar 2018 start de Vervoerregio met de voorbereidingen voor de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland. In deze fase wordt aan de gemeentes gevraagd wat de wensen zijn voor het toekomst openbaar vervoer. Deze wensen worden vertaald in een aanbestedingsstrategie. Deze wordt ook met de Regioraad gedeeld. In een later stadium volgt een vertaling in het Programma van Eisen. Rond de jaarwisseling 2019/2020 is voorzien dat de definitieve concessiedocumenten op TenderNed geplaatst worden, waarna gunning medio 2020 plaatsvindt. Spoedig daarna kan de vervoerder starten met het implementeren van de nieuwe concessie.

**Hoe wordt gezorgd dat beide concessies gelijktijdig aflopen en is dit juridisch mogelijk?**

De concessie Waterland is in december 2011 gestart en in 2015 verlengd en loopt tot december 2021. De concessie Zaanstreek is december 2010 gestart en is gegund voor maximaal 10 jaar. Om de concessies gelijktijdig te laten aflopen heeft het de voorkeur om Zaanstreek met 3 jaar te verlengen. Dit is langer als in de concessie is opgenomen. Andere vervoerders kunnen tegen deze verlenging bezwaar maken. De verwachting is dat er geen bezwaar wordt ingediend wanneer het dagelijks bestuur besluit de concessie met 3 jaar te verlengen gezien een grotere concessie voor vervoerders interessanter is om op in te schrijven.