

Concessieverlening Openbaar Vervoer Amstelland – Meerlanden 2018



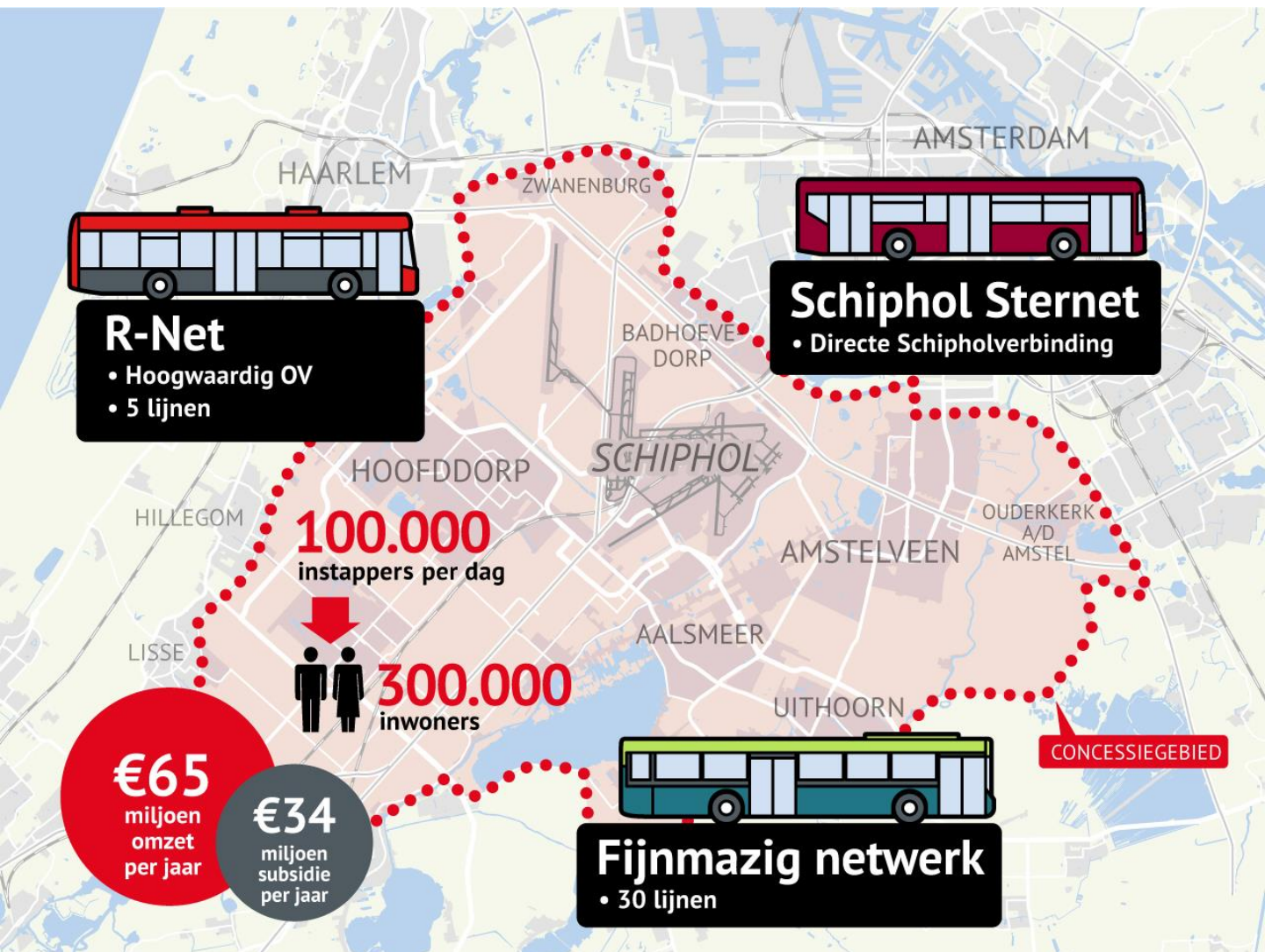
Informatiebrochure ontwerp Programma van Eisen
Concessie Amstelland-Meerlanden 2018

Februari 2016

INHOUD

- 1. Inleiding**
- 2. Resultaten en trends**
- 3. Opgaven**
- 4. Doelen van de aanbesteding**
- 5. Hoofdthema's**
 - a) Vervoer
 - b) Materieel
 - c) Duurzaamheid
 - d) Uitvoeringskwaliteit
 - e) Reisinformatie
 - f) Tarieven en kaartverkoop
 - g) Sociale veiligheid
- 6. Conclusie en vervolgproces**

HUIDIGE CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN



1. INLEIDING

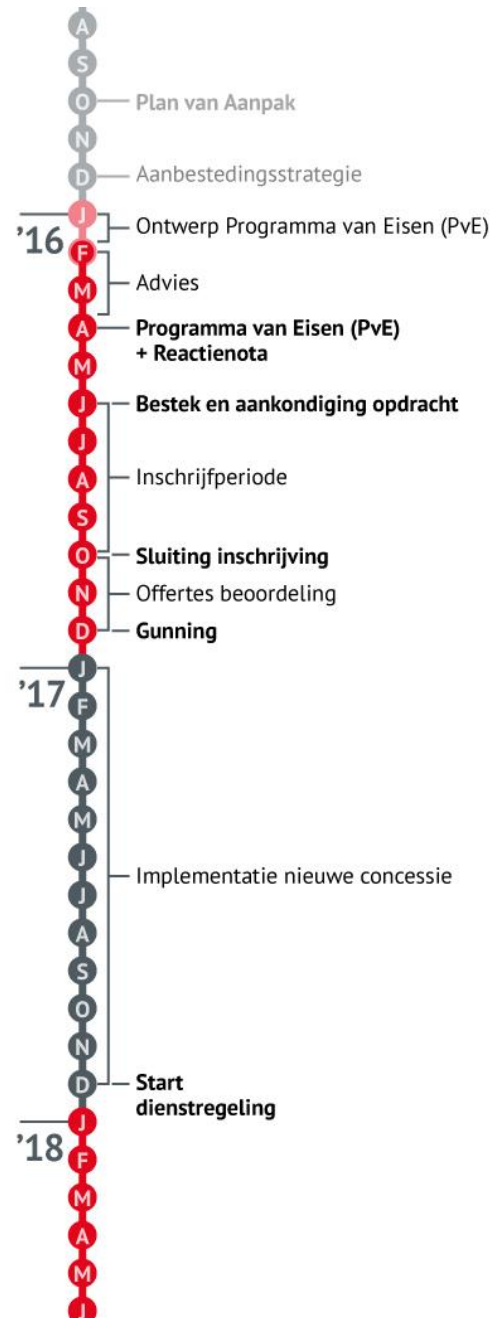
Een concessie geeft een vervoerder het exclusieve recht om in een bepaald gebied openbaar vervoer aan te bieden. De huidige concessie, met Connexxion als vervoerder, loopt na tien jaar in december 2017 af.

Tien jaar is de maximale lengte van een concessie volgens de Wet personenvervoer 2000. Vandaar dat de Stadsregio Amsterdam de concessie nu opnieuw aanbesteedt via een Europese aanbesteding.

Op grond van de Wet personenvervoer 2000 is de Stadsregio Amsterdam de bevoegde autoriteit om een concessie te verlenen. De concessie wordt nu voor de tweede keer aanbesteed.

Het ontwerp Programma van Eisen geeft aan waar het aanbod van geïnteresseerde vervoerders minimaal aan moet voldoen. Zij worden bij de aanbesteding echter geprikkeld om een zo goed mogelijk bod te doen dat boven de minimeisen ligt.

Op dit moment ligt het ontwerp Programma van Eisen ter advies en kan iedereen hierop reageren. Alle reacties worden verwerkt in een Reactienota. In april 2016 wordt het definitieve Programma van Eisen vastgesteld.



2. RESULTATEN EN TRENDS

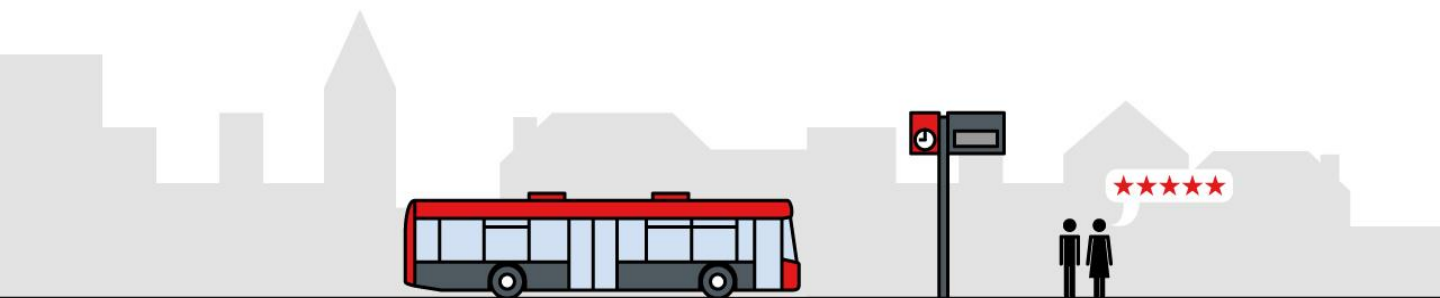
Resultaten

De Stadsregio Amsterdam heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in busbanen en -stroken. Deze infrastructuur maakt het mogelijk om snel en frequent openbaar vervoer aan te bieden tegen relatief geringe kosten. Het beste voorbeeld hiervan is R-net.

De afstand tussen de R-net haltes is groter dan bij overige buslijnen. Mensen zijn ook bereid om verder naar een R-net halte te lopen of te fietsen, omdat het aantal reismogelijkheden en de reistijd met de bus korter is. Per saldo is de reis daardoor sneller. Dit heeft geleid tot een sterke reizigersgroei en een hogere klantwaardering. Door het succes van R-net is het ook gelukt om het fijnmazige netwerk in het concessiegebied in stand te houden.

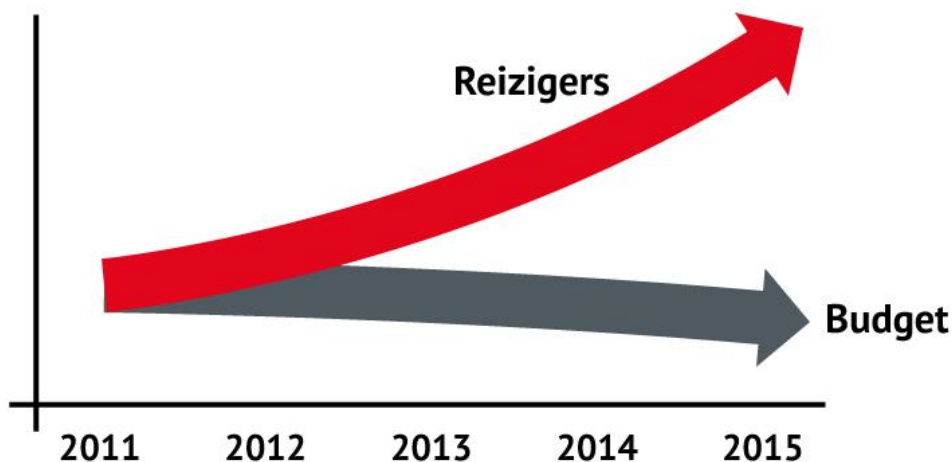
Trends

De Stadsregio Amsterdam verwacht dat R-net verder blijft groeien. Wij gaan ook door met het investeren in infrastructuur zodat R-net in de toekomst nog sneller en betrouwbaarder wordt. De minder drukke lijnen worden daarentegen steeds minder gebruikt. Nieuwe mobiliteitsvormen die beter aansluiten op de behoeften van onze reizigers bieden kansen om deze trend te keren. Maar ook om de positie van R-net te versterken door andere reismogelijkheden te bieden van en naar haltes (de zgn. 'first and last mile').



3. OPGAVEN

De mobiliteit op Schiphol en in de regio Amstelland-Meerlanden groeit. Het gebruik van het openbaar vervoer stijgt sterk en neemt in de toekomst nog verder toe. Subsidie voor uitbreiding ontbreekt echter. Om goed openbaar vervoer te behouden, is daarom een slimmere en efficiëntere exploitatie nodig.



De groei moet worden opgevangen door R-net lijnen verder te versterken. Nieuwe infrastructuur kan deze versterking ondersteunen. Daarnaast moeten nieuwe ontwikkelingen en technieken, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van ICT-ontwikkelingen, worden benut. Door nieuwe mobiliteitsvormen toe te staan kan een betere basismobiliteit worden geboden en kan het aanbod beter op de vraag worden afgestemd.

Betere integratie van de bestaande systemen kan ook voor een sterke verbetering zorgen. Door meer vanuit de reiziger en zijn reis te denken en systemen met elkaar te verbinden, kan de vervoerder de reis van deur tot deur verbeteren. Daarbij zijn goede overstapmogelijkheden (fiets-bus, bus-bus en bus-trein) en integratie van reisinformatie, tarieven en kaartsoorten van groot belang.

4. DOELEN VAN DE AANBESTEDING

Het doel van de aanbesteding is het tijdig gunnen van de nieuwe OV-concessie Amstelland-Meerlanden, waarbij de vervoerder:



1. Reiziger centraal
Van deur tot deur

1. Van deur tot deur

De reiziger en zijn reis van deur tot deur centraal stelt, hier regie op voert en daarmee over de grenzen van zijn eigen systeem heen kijkt.



2. Kwaliteit
Reizigersgroei en klanttevredenheid

2. Kwaliteit

Een kwalitatief hoogwaardige dienst levert: reizigersgroei en hogere klanttevredenheid, vooral op de hoofdassen.



3. Vraaggestuurd
Groei stimuleren, meegaan met vraag

3. Vraaggestuurd

Het aanbod afstemt op de huidige en toekomstige reisbehoeften van inwoners en bezoekers van het concessiegebied: de groei stimuleren en oplossingen zoeken voor veranderingen in de vraag.



4. Flexibel
Inspelen op veranderende behoefte

4. Flexibel

De bereidheid en flexibiliteit heeft om gedurende de gehele concessieperiode actief in te spelen op ontwikkelingen en veranderende behoeften binnen Amstelland-Meerlanden.



5. Beleid
Bijdrage aan betere bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid

5. Beleid

Bijdraagt aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen op het gebied van onder meer bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.



6. Financieel
Passen binnen het financiële kader

6. Financieel

Een aanbieding doet die past binnen het financiële kader.

5. HOOFDTHEMA'S



A - VERVOER



B - MATERIEEL



C - DUURZAAMHEID



D - UITVOERINGSKWALITEIT



E - REISINFORMATIE



F - TARIEVEN EN KAARTVERKOOP



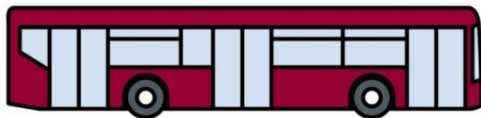
G - SOCIALE VEILIGHEID

5A. DRIE TYPEN VERVOER

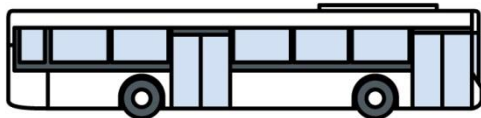
- R-net



- Schipholnet



- Fijnmazig net



- Hoogwaardig
- Eigen infrastructuur
- Voorgeschreven routes en verbindingen

- Bus in de wijk
- Geen eigen infrastructuur
- Routes niet voorgeschreven

5A. R-NET ALS BASIS

R-net is de ruggengraat van het netwerk. Het gaat hierbij om een productformule die op dit moment in de hele Randstad wordt uitgerold en waarbij de Stadsregio vanwege de investeringen in de infrastructuur de trajecten bepaalt.

De vijf kernwaarden van R-net zijn:

- **Betrouwbaar:** vrijwel altijd bediening en goede aansluitingen.
- **Herkenbaar:** alle bussen, reisinformatie en haltes hebben dezelfde uniforme uitstraling volgens de R-net productformule.
- **Samenhangend:** R-net is een samenhangend netwerk waarmee door de hele regio gereisd kan worden.
- **Aantrekkelijk:** snel en comfortabel met hoge frequenties
- **Gemakkelijk:** door de hoge frequenties en korte wachttijden hoeft de reiziger niet meer naar de dienstregeling te kijken.

Langs de R-netlijnen heeft iedere reiziger een halte op maximaal 800 meter afstand.

Haltes zijn voorzien van dynamische reisinformatie, fietsenstallingen enabri's.



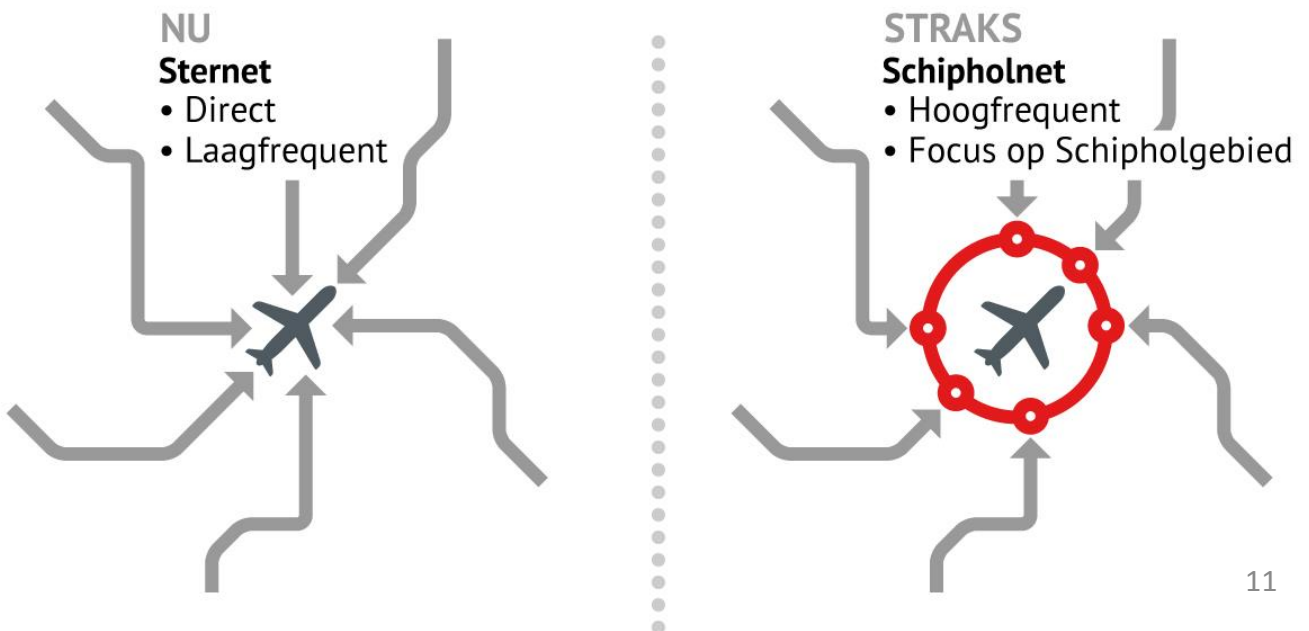
5A. SCHIPHOLNET

Schiphol Sternet is de naam van het huidige busvervoer van Connexxion tussen de luchthaven Schiphol en omliggende plaatsen zoals Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam en Badhoevedorp. Schiphol Sternet is zestien jaar geleden gestart.

Het Programma van Eisen voorziet in een vernieuwde opzet van het vervoer dat beter aansluit bij de veranderende vraag. Schiphol en de Stadsregio investeren hierbij in hoogfrequent vervoer dat vooral de belangrijke bestemmingen op en rond het gebied van Schiphol met elkaar verbindt. Het vervoer is 24 uur per dag beschikbaar voor reizigers en werknemers. Bussen zijn ook speciaal toegerust met extra ruimte voor bagage.

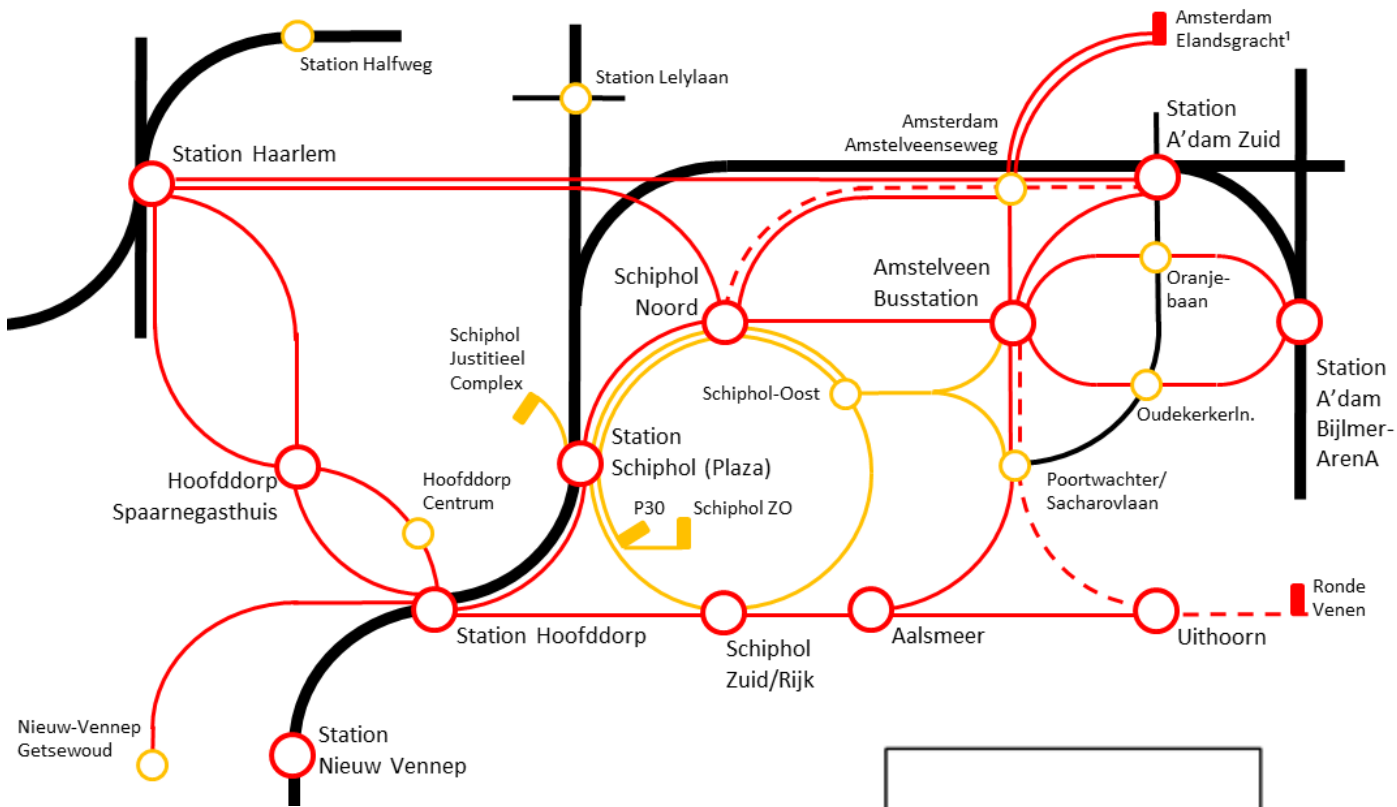
Andere buslijnen voorzien in het vervoer tussen de luchthaven en de omliggende plaatsen, waaronder bijvoorbeeld de R-net lijnen. Voor het vernieuwde Schiphol Sternet wordt voorlopig de werknaam Schipholnet gehanteerd.

Schiphol en de Stadsregio hebben hoge ambities om het Schipholnet op een duurzame manier te exploiteren.



5A. VOORGESCHREVEN VERBINDINGENSHEMA

De verbindingen in onderstaand schema worden verplicht voorgeschreven.



Legenda

Spoor- en tramlijnen

Verbindend

Schipholnet

Knooppunt

Sub-knooppunt

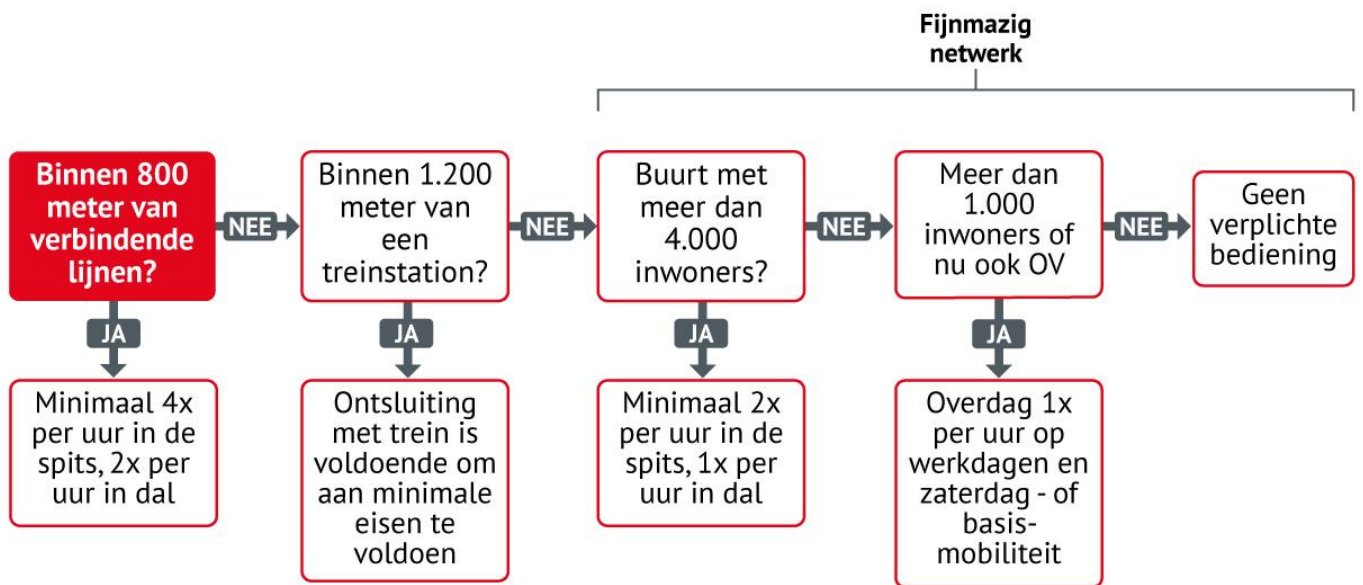
Begin-/eindhalte

¹ bij nachtlijnen Amsterdam Centraal

² verbinding met bijzonderheden

5A. BEDIENING BUURTEN/KERNEN

Samengevat worden de volgende minimale eisen gesteld aan het aangeboden vervoer:



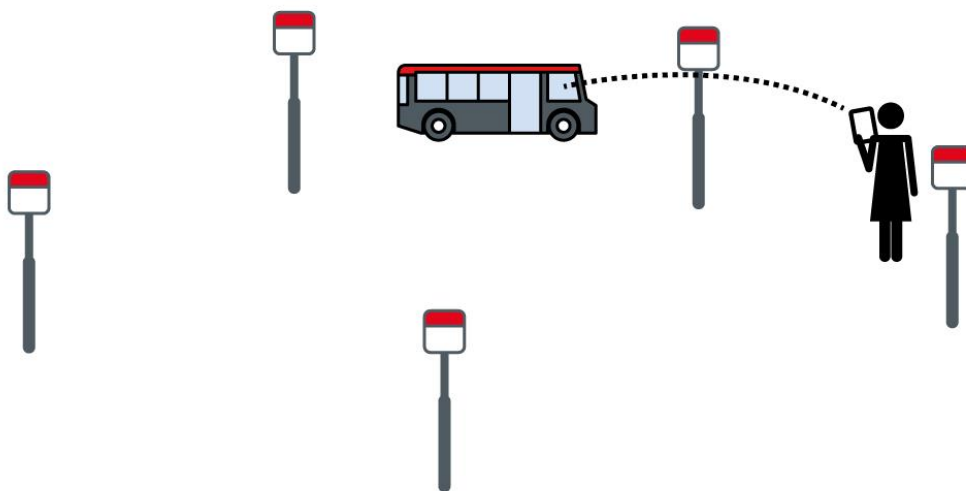
5A. BASISMOBILITEIT

Buurten en kernen tussen de 1.000 en 4.000 inwoners worden minimaal tussen 07:00 en 19:00 uur met een uurdienst bediend. Daarnaast worden alle woon- en werkgebieden die nu met het OV worden bediend, straks ook bediend. Ook al hebben deze kernen minder dan 1.000 inwoners.

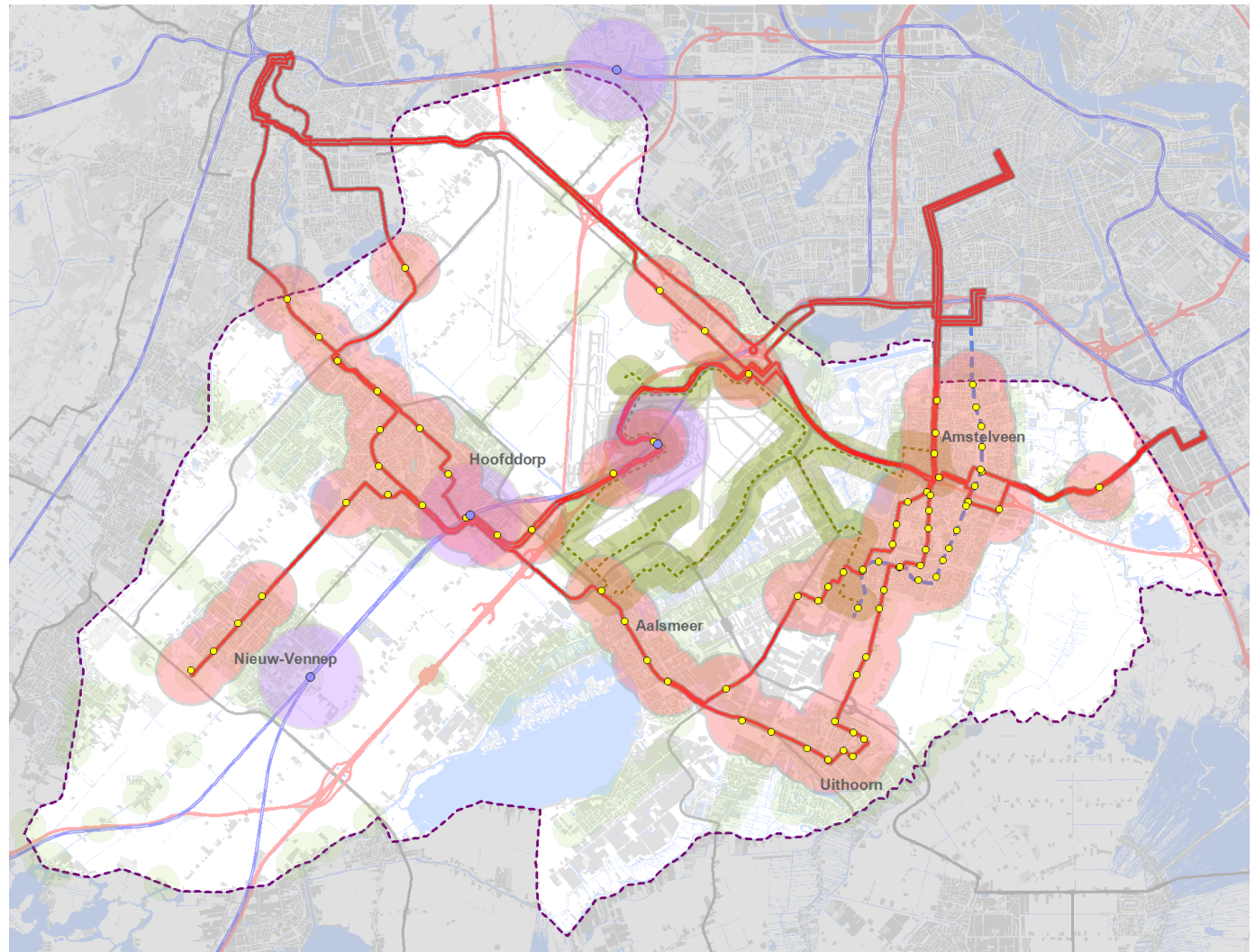
Het OV moet -net als elders- zoveel mogelijk aansluiting geven op belangrijke knooppunten.

De vervoerder krijgt hier de vrijheid om vraaggestuurd vervoer aan te bieden. De 'basismobiliteit' kan zo beter aan de wensen van de reizigers tegemoet komen. De vervoerder mag alleen een vorm van vraaggestuurd vervoer aanbieden als dit een aantoonbare verbetering van het vervoersaanbod ten opzichte van de minimumeisen tot gevolg heeft.

De diensten die onder de 'basismobiliteit' vallen dienen aan te sluiten op een knooppunt.



5A. BEDIENINGSGEBIED HALTEN EN STATIONS



-  **Trein 1.200m**
-  **HOV 800m**
-  **Schipholnet 400m**
-  **Onderliggend 400m**
-  **HOV verbinding**

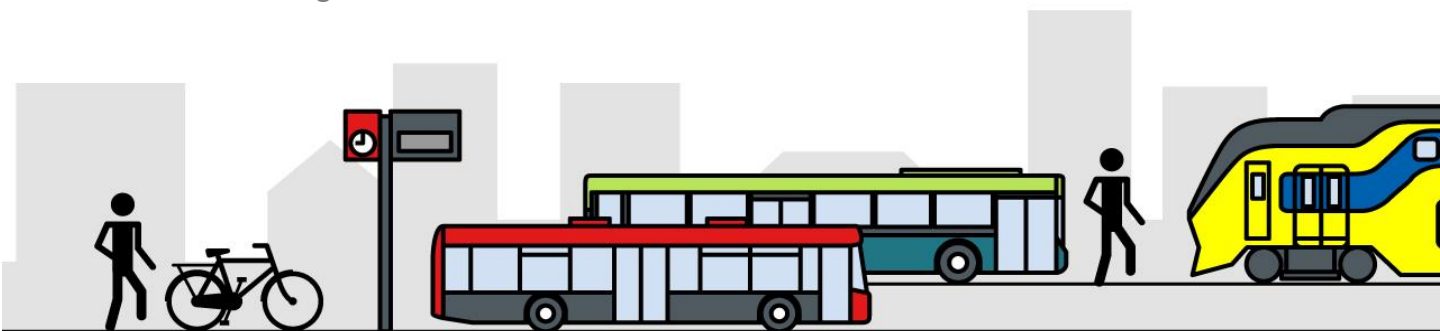
5A. DE VERVOERDER ALS KETENREGISSEUR

In de concessie staat de reis van deur tot deur centraal. De toekomstige vervoerder voert als ketenregisseur de regie over alle aspecten van deze reis.

Op knooppunten sluiten de bussen uit Amstelland-Meerlanden goed op elkaar aan. Hierbij wordt ook rekening gehouden met buslijnen van vervoerders uit andere gebieden. De vervoerder zorgt er ook voor dat de reiziger prettig kan wachten tijdens zijn overstap en heeft oog voor een goede aansluiting van de bussen op het voor- en natransport, zoals de fiets en trein, maar ook nieuwe mobiliteitsvormen.

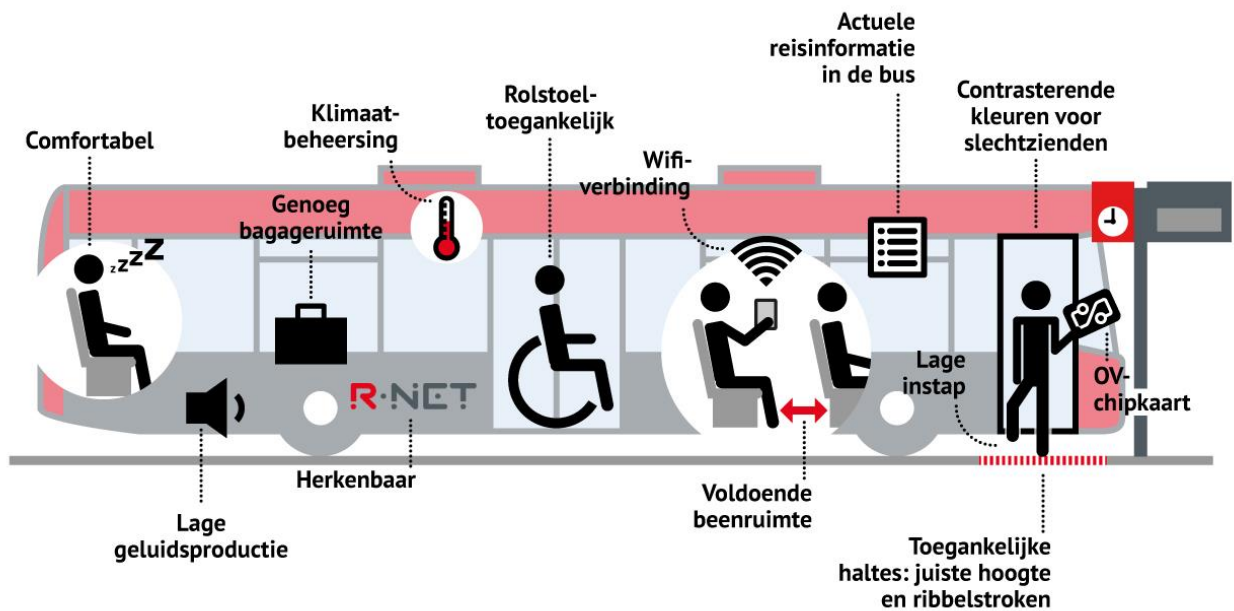
Door het aanbod van nieuwe mobiliteitsvormen krijgt de reiziger steeds meer reismogelijkheden. De verwachting is dat (zeker over de langere afstanden) R-net de ruggengraat blijft van het vervoer. Met (nieuwe) vraaggestuurde mobiliteitsvormen sluit de toekomstige vervoerder goed aan op dit grofmazige OV-systeem en zorgt hij er voor dat kleine kernen en minder dichtbevolkte wijken goed bediend worden.

In de marketing, reisinformatie en abonnementen van de vervoerder is de gehele reis van de reiziger, dus van deur tot deur, het uitgangspunt en gaat de service verder dan enkel de busreis binnen het concessiegebied.



5B. MATERIEEL

Aan het materieel worden verschillende eisen gesteld:

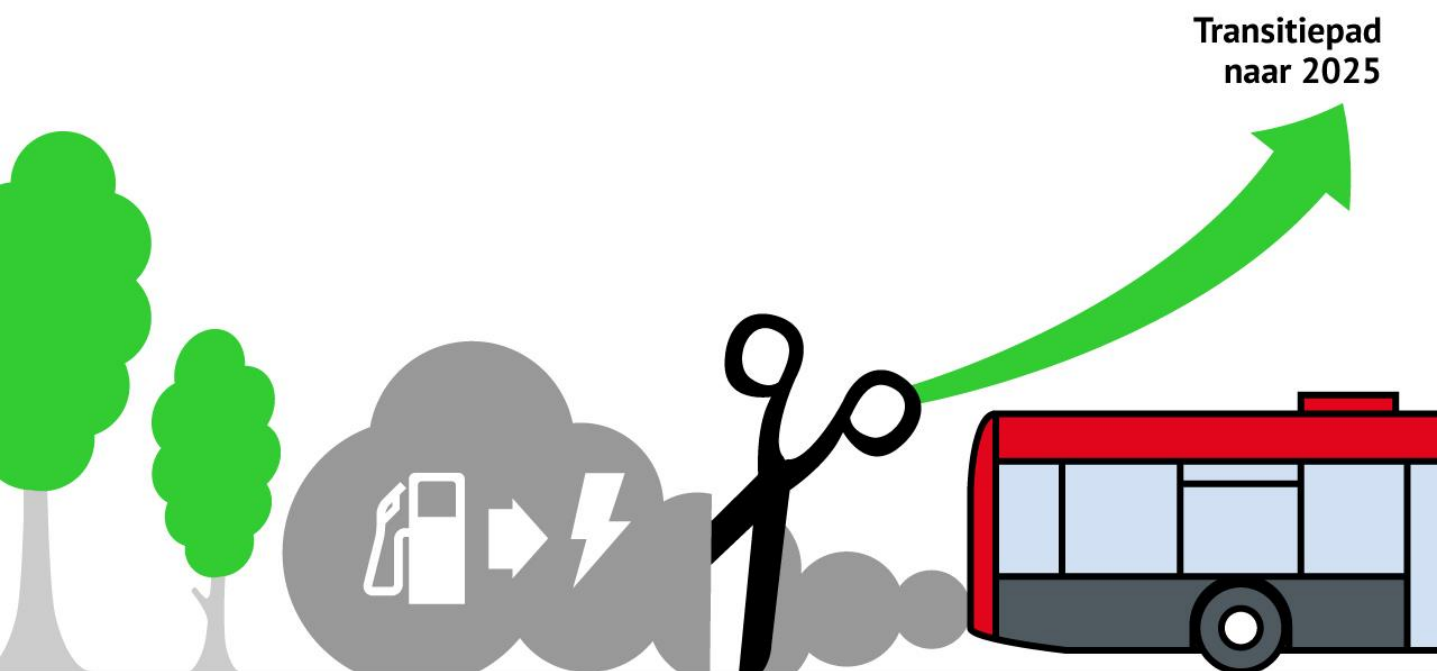


5C. DUURZAAMHEID

De Stadsregio wil de belasting van het openbaar vervoer op het milieu zo klein mogelijk laten zijn. Dit betekent schonere lucht en minder klimaatbelasting. Te denken valt aan een lagere uitstoot van broeikasgassen door minder dieselbussen te gebruiken. In plaats daarvan kunnen er elektrische bussen rijden of bussen op groengas.

De Stadsregio wil daarbij zoveel mogelijk voorsorteren op het landelijke streven om na het jaar 2025 geen nieuwe dieselbussen meer aan te schaffen. De vervoerder moet daarom voor de duur van de nieuwe concessie een realistisch transitiepad naar duurzaamheid naar het jaar 2025 aanbieden.

Nieuwe bussen die de vervoerder inzet, moeten minimaal voldoen aan de zogenaamde Euro-6 norm. Euro-6 is op dit moment de strengste emissienorm voor voertuigen.

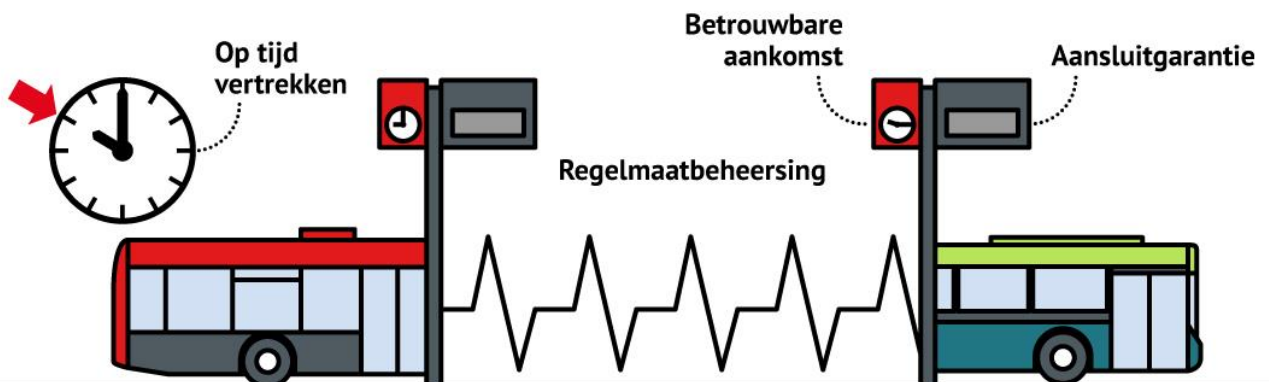


5D. UITVOERINGSKWALITEIT

Van de toekomstige vervoerder wordt geëist dat de bus op tijd vertrekt en dat de aankomsttijden en aansluitingen op knooppunten betrouwbaar zijn. Ook wordt bij buslijnen met hogere frequenties een goede afstemming en afstand tussen de bussen gevraagd.

De nieuwe vervoerder moet voldoende capaciteit bieden. Alle reizigers bij een halte moeten mee kunnen en, behalve in de spits, kunnen zitten. Het aantal uitgevallen ritten moet minimaal blijven.

Tot slot wordt de vervoerder gestimuleerd om een hoge klanttevredenheid te realiseren. Deze klanttevredenheid wordt jaarlijks gemeten met de OV-klantenbarometer.



5E. REISINFORMATIE EN TOEGANKELIJKHEID

Reisinformatie moet altijd en overal beschikbaar zijn. Goede reisinformatie is belangrijk voor reizigers. De reisinformatie moet daarom zo actueel mogelijk zijn. De nieuwe vervoerder moet reisinformatie als open data aanbieden, zodat ook andere partijen actuele reisinformatie kunnen aanbieden.

Daarnaast moet er informatie beschikbaar zijn over de gehele vervoersketen, dus van deur tot deur. Ook moet de toekomstige vervoerder meewerken aan fysieke informatiepunten in het concessiegebied met reisinformatie, zoals een OV-service winkel.

Tot slot moet de reisinformatie op een toegankelijke wijze worden gepresenteerd en de website moet toegankelijk zijn onder meer voor slechtzienden.



5F. TARIEVEN EN KAARTVERKOOP

De Stadsregio bepaalt de hoogte van de tarieven. De vervoerder heeft de vrijheid om met de tarieven te variëren zolang gemiddeld de door de Stadsregio bepaalde hoogte gelijk blijft. De OV-chipkaart is op dit moment de basis van het betaalsysteem. De systemen van de nieuwe vervoerder moeten voorbereid zijn op nieuwe betaalsystemen zoals contactloos betalen.

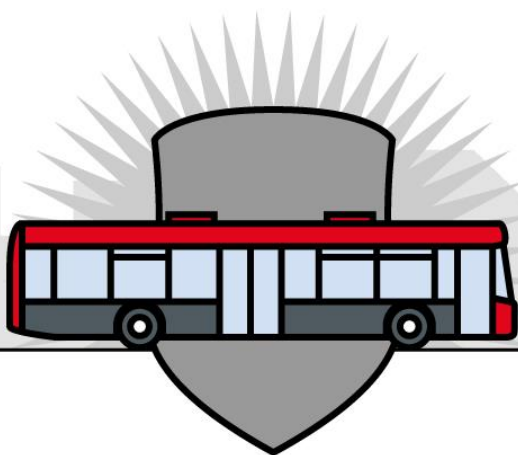
Ook worden eisen gesteld aan de verkoop van en informatie over tarieven en kaartjes op fysieke informatiepunten in het concessiegebied. Bij drukke haltes met meer dan 2000 in- en uitstappers per dag, moet de concessiehouder verkoopautomaten aanbieden. Daarnaast moet de vervoerder zorgen voor een netwerk van verkooppunten in het concessiegebied.



5G. SOCIALE VEILIGHEID

Voor de sociale veiligheid is er een vaste jaarlijkse bijdrage aan de vervoerder vanuit de Stadsregio Amsterdam. Het waarborgen van de sociale veiligheid gebeurt in samenwerking met andere vervoerders, gemeenten, politie en justitie. Conform landelijke afspraken wordt dit aspect in de aanbesteding niet in concurrentie uitgevraagd.

Belangrijk doel is het beperken van het aantal incidenten, onder meer door zwartrijden tegen te gaan. De Stadsregio volgt de ontwikkeling in het aantal incidenten en het veiligheidsgevoel van de reizigers.



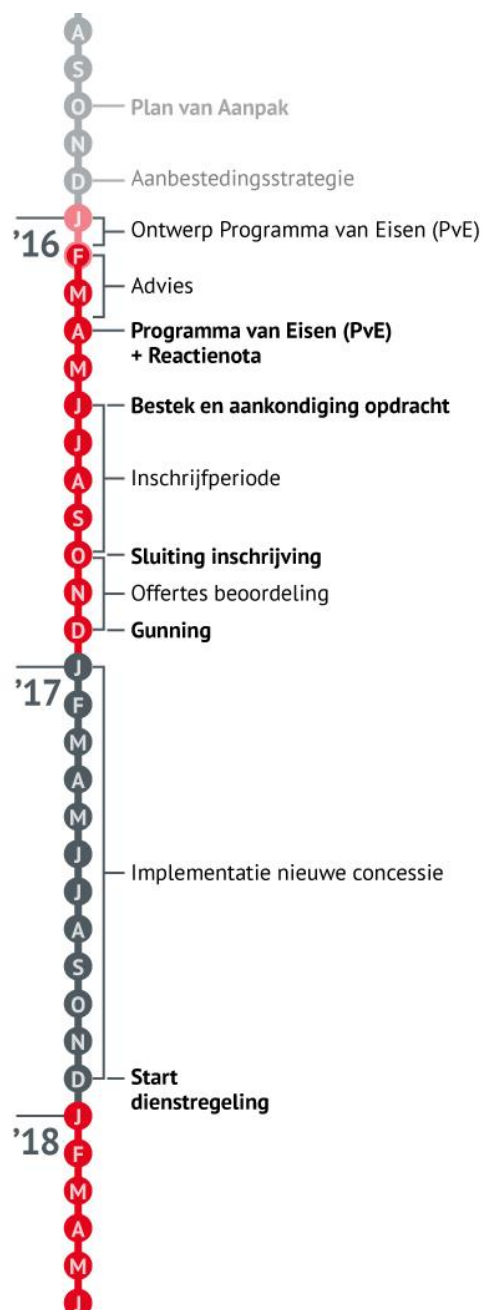
6. CONCLUSIES EN VERVOLGPROCES

Het ontwerp Programma van Eisen bevat de minimeisen die aan de vervoerder worden gesteld. Op hoofdlijnen zijn deze beschreven in deze toelichting. Geïnteresseerde vervoerders zullen echter een beter aanbod doen om de aanbesteding te winnen.

De inspraakperiode voor alle belangstellenden loopt tot en met 21 maart 2016. Alle reacties worden opgenomen in een Reactienota, waarin staat vermeld op welke manier de reactie is verwerkt in het definitieve Programma van Eisen. Het Programma van Eisen en de Reactienota worden definitief vastgesteld op 21 april 2016 door het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam. Dit besluit staat niet open voor bezwaar en beroep

Daarna worden de eisen technisch en juridisch uitgewerkt tot het Bestek. Hierna volgt de inschrijfperiode van juni 2016 tot begin oktober 2016.

De gunning van de concessie aan de winnende vervoerder vindt plaats in december 2016. De nieuwe vervoerder heeft daarna een jaar, tot december 2017, om de nieuwe concessie voor te bereiden.



REACTIE GEVEN?

U kunt uw reactie op het ontwerp Programma van Eisen indienen tot en met 21 maart 2016.

Dit kan aan de hand van het reactieformulier op de website van de Stadsregio Amsterdam via de pagina '[Inspraak OV-concessie Amstelland Meerlanden](#)'.

Het reactieformulier kunt u mailen naar AanbestedingAML2018@stadsregioamsterdam.nl



COLOFON

Concessieverlening Amstelland-Meerlanden 2018 is een uitgave van de Stadsregio Amsterdam

Stadsregio Amsterdam
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

020-5273700

www.stadsregioamsterdam.nl

AanbestedingAML2018@stadsregioamsterdam.nl

Alle inhoud © 2016 Stadsregio Amsterdam, wijzigingen voorbehouden