



Provincie Gelderland
t.a.v. college van Gedeputeerde Staten
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Postadres

Gemeente Nijmegen
ST30
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

5.1.2e
5.1.2e [nijmegen.nl](https://www.nijmegen.nl)

Ons kenmerk

D240209379

Bijlage(n)

Format programma van eisen
concessie busvervoer
ontwikkelingen

Datum 12 maart 2024
Onderwerp Inbreng aanbesteding concessie
Arnhem-Nijmegen en Foodvalley

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

In uw brief van 20 december 2023 nodigt u ons uit om achtergrondinformatie en aandachtspunten mee te geven voor de aanbesteding van het openbaar (bus)vervoer in de regio. Voor een uitgebreide reactie willen wij u graag verwijzen naar het positionpaper en de ambitiekaart die in regionaal verband is opgesteld. Aanvullend daarop ontvangt u hierbij onze reactie op hoofdlijnen.

OV-toekomstbeeld en ontwikkelteams

Recentelijk, na het verzenden van uw brief, heeft u besloten om een Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland 2040 op te stellen. De inbreng die wij hieronder geven, kunt u tevens zien als eerste inbreng voor het toekomstbeeld. Daarnaast heeft gedeputeerde Ruitenbergh in een bestuurlijk overleg te kennen gegeven dat de u in de nieuwe concessie flexibeler wil inrichten en wil gaan werken met zgn. ambtelijke ontwikkelteams. Wij steunen dit en zien dit graag terug in het ontwerp programma van eisen. Uiteraard nemen wij graag (ambtelijk) deel aan de samenwerking in ontwikkelteams.

Groei van de stad

De centrale opgave in Nijmegen is de groei van de stad. De mobiliteitsvraag groeit mee met het aantal inwoners en banen. We hebben ervoor gekozen om binnen de grenzen van de bestaande stad te groeien. Hierdoor zal de druk op de openbare ruimte (steeds) verder toenemen. We willen de stad ondanks de groei leefbaar en bereikbaar houden. Dit vraagt om een verandering in de manier waarop we ons verplaatsen naar en in de stad – minder auto, meer lopen, fietsen en openbaar vervoer. Het is daarom nodig dat het openbaar vervoer meegroeit met de stad. In de basis hechten wij veel waarde aan goede OV-bereikbaarheid voor onze inwoners in de vorm van een sterk stadsnet met directe verbindingen naar het station en centrum. Daarnaast zien we vooral kansen voor groei op HOV-lijnen in combinatie met hubs aan de stadrand en in de regio. We bedoelen daarmee snelle, betrouwbare en hoogfrequente buslijnen die reizigers naar belangrijke bestemmingen in de stad brengen zoals het centrum en campus Heijendaal. In het

bijzonder vragen we aandacht voor de doorontwikkeling van lijn 10 in relatie tot de elektrificatie van de Maaslijn.

De groei van de stad zal voor een groot deel plaatsvinden tijdens de nieuwe concessieperiode (2026-2036). We weten dat er mogelijk niet direct voldoende geld beschikbaar is voor de groei van het busvervoer. Op korte termijn vraagt dat om slimme oplossingen binnen het netwerk. Daar denken wij graag in mee. Maar uiteindelijk is een schaa sprong in het OV wel noodzakelijk. Het is belangrijk om dit niet uit het oog verliezen en OV-netwerk gedurende de concessie in samenspraak af te stemmen op de groei van de stad.

Zero emissie busvervoer

In het bestuursakkoord uit 2016 is afgesproken dat alle nieuwe bussen vanaf 2025 en alle bussen vanaf 2030 zero-emissie zijn. De nieuwe concessie is normaal gesproken een logisch moment voor de overstap naar (waarschijnlijk) elektrische bussen. Dat is niet alleen goed voor het klimaat en de luchtkwaliteit in de stad, maar ook voor de portemonnee. Het lijkt er namelijk op dat de exploitatie van elektrische bussen na aanbesteding aanzienlijk goedkoper kan uitvallen dan die van de gasbussen in de huidige noodconcessie. Zero emissie busvervoer is daarmee ook een kans om het OV betaalbaarder te maken en het aanbod te laten groeien.

Tegelijkertijd maken wij ons zorgen over de haalbaarheid van elektrisch busvervoer bij de start van de nieuwe concessie. Er is door netcongestie in 2026 waarschijnlijk onvoldoende ruimte op het elektriciteitsnet voor het laden van bussen. We begrijpen dat er prioriteiten moeten worden gesteld en dat vertraging hierdoor een reëel scenario is. Gelet op de voordelen van zero emissie busvervoer, vragen we u zich hard voor te maken voor het zo spoedig mogelijk beschikbaar komen van een netaansluiting en andere oplossingen. In het geval dat dit niet voor de start van de concessie gaat lukken, willen wij graag duidelijkheid over wanneer wel en hoe de overbruggingsperiode eruit komt te zien.

Naast een netaansluiting is er natuurlijk ook laadinfrastructuur nodig. Wij hebben begrepen dat in Nijmegen batterij-elektrische bussen met *overnight charging* op de remise een voor de hand liggende keuze is. Wij staan overigens ook niet negatief tegenover een verkenning van de mogelijkheden/kansen van (gedeeltelijke) toepassing van Trolley 2.0 in Nijmegen. Tot op heden is echter alleen nog maar de energievraag voor het laden van elektrische bussen in beeld gebracht. Het is bijvoorbeeld (nog) niet duidelijk of de remise voldoende ruimte biedt voor het opladen van een groot aantal bussen. Het opladen van bussen kost namelijk meer ruimte dan alleen stallen, wat er nu gebeurt. Wij vinden het belangrijk dat er snel wordt gestart met de voorbereidingen voor de laadinfrastructuur zodat alles gereed is op het moment dat er een netaansluiting beschikbaar komt. Leg dit niet alleen bij de nieuwe vervoerder neer, maar begin als opdrachtgever van het OV zelf al aan voorbereidende onderzoeken en maatregelen.

OV voor iedereen

Wij vinden het belangrijk dat het OV er voor iedereen is – betaalbaar, toegankelijk en inclusief. We doen samen al heel veel dingen goed op dit vlak. Dankzij het busvoordeelabonnement kunnen inwoners van Nijmegen met een laag inkomen goedkoper met de bus reizen. In Arnhem is inmiddels ook een vergelijkbaar abonnement beschikbaar. We zetten dit in de nieuwe concessie graag voort. Er zijn de afgelopen tien jaar ook grote stappen gemaakt in het fysiek toegankelijk maken van bushaltes. Toch is er nog voldoende om te (blijven) verbeteren. OV voor iedereen betekent namelijk ook je veilig en welkom voelt in de bus. In de praktijk worden door verschillende doelgroepen nog (sociale) barrières ervaren bij het gebruik van het OV. We zien graag dat u in het programma van eisen opneemt dat de vervoerders hier in hun aanbieding expliciet aandacht aan moeten besteden.

Verder willen we ook nog aandacht vragen voor de OV-bereikbaarheid in de nacht. De nachtcultuur heeft grote waarde voor de stad en regio. We vinden het belangrijk dat de stad ook 's nachts goed en veilig bereikbaar is voor bezoekers uit de regio. Daarom zien we graag dat de nachtbussen terugkeren in de nieuwe concessie.

Slimme dienstregeling, flexibele reisproducten

Het ziet er naar uit dat het reisgedrag van mensen na de coronacrisis permanent is veranderd. De meeste mensen gaan op dinsdag en donderdag naar werk. Daarnaast blijkt dat de (voormalige) OV-reiziger structureel vaker is gaan thuiswerken dan de autoreiziger. Wanneer het mogelijk is, is niet of minder reizen natuurlijk altijd een goede keuze. De opgave is nu vooral om het OV-aanbod en de dienstregeling slim aan te passen aan de nieuwe situatie. De afgelopen jaren is er al succes geboekt met het spreiden van de spitsdrukke in de pilot Slim Roosteren vanuit Duurzaam Bereikbaar Heijendaal. Er liggen ook kansen in het slim spreiden van de vervoersvraag over de week. Dat vraagt wel om een goede samenwerking tussen vervoerders en werkgevers.

We zien daarnaast de opgave om mensen die nu met de auto naar Nijmegen reizen te verleiden om (onderweg) voor het OV te kiezen. Dat vraagt natuurlijk om een goed (H)OV-aanbod en strategisch gelegen hubs waar mensen gemakkelijk over kunnen stappen, maar het is ook nodig dat er aantrekkelijke en flexibele reisproducten beschikbaar zijn voor de (potentiële) reiziger. Je kan bijvoorbeeld denken aan speciale abonnementen voor woon-werkverkeer via de werkgever of arrangementen bij congressen of evenementen. Dit vraagt om een intensievere samenwerking tussen de vervoerder, werkgevers en overheden. We zien dit graag terug in de aan de samenwerking gestelde eisen.

In het verlengde hiervan willen we nog aandacht vragen voor de kansen die de groei van de stad biedt om nieuwe OV-reizigers aan te trekken. We bouwen gedurende de komende concessieperiode veel nieuwe woningen. Op het moment dat mensen verhuizen, maken zij (opnieuw) een mobiliteitsafweging. Als er dan meteen een goede OV-verbinding aanwezig is en we de nieuwe bewoners een kortingsabonnement aanbieden, kan dat de mobiliteitskeuzes die zij maken positief beïnvloeden.

Tot slot

We willen u graag bedanken voor de gelegenheid om inbreng te leveren. We wachten het ontwerp programma van eisen af, denken graag mee met het toekomstbeeld en kijken uit naar de samenwerking in ontwikkelteams. Als u vragen heeft over deze brief, dan lichten wij deze graag ambtelijk toe.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van der Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester