

De Stadsregio Arnhem Nijmegen wil al het regionale openbaar vervoer vanaf 2013 in één langlopende concessie onderbrengen. De aanbesteding wordt bovendien gekoppeld aan een reeks gemeentelijke vastgoedprojecten.

## Jumbocontract voor streekvervoer, mét vastgoed

copyright Carien Overdijk

in licht gewijzigde vorm verschenen in Binnenlands Bestuur 20 februari 2009

Nieuw voor Nederland: de koppeling van onroerend goed aan een ov-concessie. De Stadsregio Arnhem Nijmegen gaat zich eraan wagen. Het aan te besteden pakket heeft bovendien een uitzonderlijke omvang. Het ov-gedeelte bedraagt 1,5 miljard euro en de aanschaf van grond en ontwikkelingsmogelijkheden kan volgens de stadsregio oplopen tot 1 miljard euro.

Ergernis over de kwaliteit van het regionale openbaar vervoer is de aanleiding voor het plan. Erik van der Staak, programmamanager ov bij de stadsregio, stelt dat het streekvervoer in Nederland op een oligopolie begint te lijken. 'Elke paar jaar een PVE (programma van eisen, co) op de markt gooien, de enveloppen openen en dan kijken wie het goedkoopst is, dat werkt niet meer. Regionale vervoerders concurreren alleen nog op prijs, alle innovatie en kwaliteit is weggesaneerd. Vervolgens zit je als ov-autoriteit ook nog elk jaar met discussies over kostenindexatie, chauffeurstekorten, tot dreigende stakingen aan toe. De huidige, kortlopende concessies houden een systeem in stand waarin noch de opdrachtgever, noch de opdrachtnemer zich professioneel kan opstellen.'

Met een alomvattende, multimodale vervoersconcessie voor vijftien jaar, gekoppeld aan vastgoedprojecten voor stations- en park&ride-locaties, wil Van der Staak internationaal grote consortia aanspreken. De grote vervoerbedrijven hebben meestal al een ontwikkelpoot voor het bouwen van knooppunten en stationsomgevingen.

'Een van onze huidige railvervoerders, Syntus, is bijvoorbeeld voor vijftig procent eigendom van NS, dat ook vastgoed ontwikkelt. De andere helft is van het Franse Keolis, die ook in het vastgoed zit. Maar ook andere streekvervoerders, zoals Veolia en Connexion, maken deel uit van bedrijven, kringen of bestaande consortia die vastgoed aankunnen. We willen met de nieuwe concessie dus méér marktpartijen aanspreken dan alleen NS en Keolis, en consortiumvorming actief stimuleren. Zo brengen we een concurrentiegericht dialoog op gang.'

De stadsregio heeft een *shortlist* van gemeenten die interesse hebben om met vastgoedprojecten deel te nemen aan de concessie. 'Het zijn er nu elf, maar er kunnen zich de komende tijd nog gemeenten melden. Het gaat over winkels, maar ook over kantoren, woningen, parkeervoorzieningen. En over grond.'

De programmamanager ziet veel voordelen aan de koppeling van vastgoed en multimodaal vervoer. 'Je kunt reizigersstromen uit de verschillende ov-vormen beter op elkaar afstemmen, zoals dat in Japan ook al gebeurt. En je kunt vanuit het regionale structuurplan ruimte en mobiliteit in knopen en knooppunten op elkaar afstemmen. Maak je een winkelcentrum bij het ene station, dan doe je dat niet bij het volgende station.'

Bovendien verwacht de stadsregio een kostenvoordeel te behalen. 'Wij kunnen een deel van het risico dragen, waardoor de waardestijging van het vastgoed ook kan

toevallen aan de overheid. Dankzij de langere planperiode kunnen we de kosten neerleggen bij de partijen die het best in staat zijn, die te dragen. Dat zal de prijs drukken.'

Om de aanpak te laten slagen, wil de stadsregio meer zekerheid van het Rijk over de Brede Doeluitkering (BDU) voor openbaar vervoer en over de spoorcapaciteit. 'Nu stelt Verkeer en Waterstaat die voorwaarden steeds voor een korte periode vast, terwijl wij zekerheid nodig hebben voor een langere termijn. Het is toch vreemd dat ProRail elk jaar opnieuw de ruimte op het spoor verdeelt?' De gesprekken met het ministerie gaan op korte termijn van start.

Contractueel zijn er ook nog punten van aandacht. Van de staat moet de stadsregio nog een akkoord krijgen op de looptijd van vijftien jaar voor het streekvervoer. En er wordt nog gestudeerd op een juridisch verantwoorde combinatie van het publiekrechtelijke deel, het vervoer, en het privaatrechtelijke, het bouwvolume.

De deelnemende gemeenten kunnen in het beoogde jumbocontract ieder hun eigen voorwaarden stellen en zullen meetekenen in de concessie. 'De stadsregio zal de regie voeren', aldus Van der Staak. 'Dat houdt óók in dat we de looptijd van het contract zullen opknippen in deelperiodes om de vervoerder te evalueren. Zodat we daar vanaf kunnen als de prestaties achterblijven.'

De stadsregio is momenteel bezig met informele marktconsultaties en begint in maart met een formele consultatieronde. Eind oktober van dit jaar wil de programmamanager de openbare aanbesteding in gang zetten. De gunning van de concessie is voorzien voor eind 2010.