

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. Klappe (GroenLinks-PvdA)
(d.d. 5 november 2025)

Nummer
4314

Onderwerp
Oprichting provinciaal OV-bedrijf

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Dinsdag 4 november 2025 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het initiatiefwetsvoorstel Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies.¹ Met deze nieuwe wet krijgen provincies en vervoerregio's meer handelingsruimte om het regionale openbaar vervoer op een betrouwbare en maatschappelijk verantwoorde manier te organiseren.

Door een aanpassing van de Wet personenvervoer 2000 wordt het mogelijk om, naast de gebruikelijke openbare aanbesteding, nu ook te kiezen voor een inbesteding: het zelf laten uitvoeren van OV-diensten door een provinciaal vervoersbedrijf waarover de provincie zeggenschap uitoefent. Tot nog toe mochten de vier grote gemeenten wel al inbesteden; Rotterdam (RET), Den Haag (HTM) en Amsterdam (RET) kennen ook dergelijke vervoersbedrijven. Dankzij het aannemen van de wet krijgen de provincies hetzelfde privilege.

Deze wetswijziging biedt provincies de kans om meer regie te nemen over een goed, betaalbaar en toekomstbestendig openbaar vervoer, zeker in tijden waarin de continuïteit van lijnen en voldoende personeel onder druk staat. Dit kan gevolgen hebben voor de rol van de provincie Zuid-Holland als concessieverlener en voor de wijze waarop toekomstige OV-concessies worden vormgegeven.

1. Welke kansen ziet GS in het oprichten van een eigen provinciaal vervoersbedrijf?

Antwoord

Wij zijn in eerste aanleg geen voorstander van de oprichting van een provinciaal vervoersbedrijf. Daar zijn een aantal redenen voor:

Allereerst denken we niet dat onze provinciale opgaven beter gerealiseerd worden met een eigen provinciaal vervoerbedrijf. Via beleidskaders, programma's van eisen en een bestek bij een aanbesteding kan de provincie tijdens de aanbesteding en tijdens de uitvoering van een concessie sturen op de rol van de vervoerder en hoe deze de ontwikkelrol invult, waar wordt gereden, en de hoogte van tarieven. Een eigen vervoerbedrijf verandert daar niets aan.

De markt in Zuid-Holland functioneert op dit moment goed. Er is voldoende interesse voor de aanbestedingen, meestal met 3 à 4 inschrijvende vervoerders. Dit leidt tot gunstige aanbestedingsresultaten voor de reiziger, zoals meer dienstregelingen en uiteindelijk een geheel uitstootvrije busvloot. Sinds de introductie van aanbestedingen is het aantal reizigers en hun waardering

¹ Zie onder meer Binnenlands Bestuur: [Eerste Kamer akkoord met eigen ov-bedrijven van provincies](#).

voor het ov aanmerkelijk gestegen van een landelijk rapportcijfer van 6,7 in 2002 naar een 7,8 in 2024, waarbij Zuid-Holland gemiddeld een 7,9 scoort.

Hiernaast heeft de provincie – anders dan bijvoorbeeld de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) – nooit een eigen vervoersbedrijf gehad. Oprichten en bemensen van een dergelijk bedrijf kost veel tijd en energie, die beter kan worden benut om het bestaande openbaar vervoer verder te verbeteren.

Een theoretisch voordeel van een provinciaal OV-bedrijf is dat winsten binnen het bedrijf blijven en dat deze niet aan aandeelhouders worden uitgekeerd. In de praktijk zijn deze winsten gering, of zelfs negatief. Een eigen vervoerbedrijf zou bovendien een fors financieel risico opleveren, terwijl deze nu bij de vervoerbedrijven ligt. Tijdens covid-19 hebben vervoerders bijvoorbeeld forse verliezen opgevangen voor het deel wat niet door het Rijk is gecompenseerd. Deze verliezen zouden anders bij de provincie terecht zijn gekomen.

Voordat onze concessies werden aanbesteed werd het stads- en streekvervoer door overheidsbedrijven (Rijk of gemeenten) uitgevoerd. Deze bedrijven waren minder efficiënt, kenden een hoge mate van overhead en waren weinig reizigersgericht. Marktwerving in de jaren negentig heeft destijds geleid tot grote aanbestedingswinsten en tot wel 50% meer openbaar vervoer voor de reiziger.

Wij onderkennen dat aanbestedingen ook nadelen kennen. Zo verlopen concessiewisselingen niet altijd soepel. De provincie evalueert op dit moment de overgang van de concessie Zuid-Holland Noord. De uitkomsten van dit onderzoek betrekken we bij toekomstige concessiewisselingen.

2. *Welke overwegingen zal GS hanteren bij een eventuele keuze tussen aanbesteden en inbesteden, en hoe wordt daarbij gewaarborgd dat de keuze transparant en controleerbaar is voor Provinciale Staten?*

Antwoord

Belangrijk voor GS is dat provinciale opgaven zo goed mogelijk worden gerealiseerd. In de afweging tussen een aanbesteding of een inbesteding ziet GS op dit moment geen voordelen van inbesteding. Zie ook het antwoord op vraag 1.

De komende jaren lopen geen OV-concessies af in Zuid-Holland. Dat biedt wat GroenLinks-PvdA betreft juist nu de gelegenheid om zorgvuldig voor te bereiden op een provinciaal OV-bedrijf.

3. *Op welke termijn is GS voornemens een verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden die deze wetswijziging biedt voor toekomstige Zuid-Hollandse concessies?*

Antwoord

Door de gezamenlijke decentrale OV-autoriteiten (DOVA) zal binnenkort een onderzoek worden gedaan naar de impact van een provinciaal vervoerbedrijf. We zien uit naar de resultaten hiervan. Hierna besluiten we of er eventuele vervolgonderzoeken noodzakelijk zijn.

4. *Welke mogelijkheden ziet GS om het IPO te betrekken bij een onderzoek naar de organisatorische en financiële aandachtspunten van provinciale inbesteding?*

Antwoord

Zie het antwoord van vraag 3. Een dergelijk onderzoek wordt op dit moment door DOVA voorbereid.

Een eerder door GS genoemd argument tegen inbesteden is dat de provincie momenteel onvoldoende kennis en expertise in huis heeft om het 'zelf' te doen

5. *Deelt GS het standpunt van GroenLinks-PvdA dat wanneer commerciële OV-bedrijven bepaalde kennis en expertise in huis kunnen halen, de provincie dit met gericht (wervings)beleid ook kan?*

Antwoord

De oprichting van een nieuw OV-bedrijf zal buitengewoon veel inspanning kosten, zal jaren aan voorbereidingstijd in beslag nemen, en moet provinciale doelen beter realiseren dan de status quo. Met de kennis van nu zien wij die voordelen niet ten opzichte van de nadelen.

Een vervoersbedrijf opzetten vereist ook meer dan het in dienst nemen van chauffeurs. Zo moeten onder meer voertuigen worden aangeschaft en beheerd, dienstregelingen en dienstroosters worden gemaakt, stallingsruimte en netaansluitingen worden geregeld, data worden bijgehouden en ICT-apparatuur worden aangeschaft en ingebouwd. Voor al dit soort zaken staat op dit moment de vervoerder aan de lat, die door zijn omvang veel zaken grootschaliger en efficiënter kan inkopen dan de provincie ooit zal kunnen doen.

Den Haag, 9 december 2025

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff